SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

JANVIER 2015

Montréal

Agglomération de Montréal
Liste des règlements de modification
Règlement RCG 14-029
Schéma d'aménagement et de développement

Règlement	Adoption	Entrée en vigueur
RCG 14-029	29 janvier 2015	1er avril 2015
RCG 14-029-1	27 octobre 2016	19 décembre 2016
RCG 14-029-2	22 décembre 2016	1er mars 2017
RCG 14-029-3	22 octobre 2020	1er décembre 2020
RCG 14-029-4	22 décembre 2022	11 avril 2023
RCG 14-029-5	19 décembre 2022	14 avril 2023

Note :
Les modifications et changements apportés au texte du Schéma d'aménagement et de développement par les règlements de modifications sont clairement indiqués dans la codification administrative. Après chaque modification, retrait ou ajout, on y indique l'année d'entrée en vigueur du règlement de modification, le numéro du règlement de modification ainsi que l'article (art.) qui est visé (ex. 2016, RCG 1-029-14, art. 1).

Le schéma d'aménagement et de développement a été adopté par le conseil d'agglomération le 29 janvier 2015 et est entré en vigueur le 1er avril 2015.

ISBN papier : 978-2-7647-1359-4
ISBN PDF : 978-2-7647-1360-0

En cas de divergence entre le présent document et le règlement sur le *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal,* le texte du règlement a préséance.

MOT DES ÉLUS

Denis Coderre

Russell Copeman

L'adoption du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal *constitue un pas de géant pour l'avenir de notre métropole. Il traduit la volonté des 16 municipalités et 19 arrondissements de l'île de Montréal de travailler, ensemble, à améliorer notre cadre de vie et à favoriser un développement durable.*

Cette vision métropolitaine du développement établit les lignes directrices qui baliseront nos choix et nos décisions en matière d'aménagement et de développement du territoire pour la prochaine décennie. Elle s'inscrit dans la poursuite des objectifs du Plan métropolitain d'aménagement et de développement *(PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal, dont l'agglomération constitue le moteur économique, culturel et institutionnel.*

Ce document de planification reflète les grands enjeux d'aménagement et de développement auxquels doivent faire face les grandes villes du monde, en ce XXI^e siècle. Ce nouveau schéma guidera nos interventions, particulièrement dans la perspective de mieux lutter contre les changements climatiques, de favoriser les déplacements par transports actif et collectif, et de créer des milieux de vie plus verts, plus compacts et plus complets.

Le schéma s'inscrit dans la géographie et l'histoire du territoire. Il reconnaît, entre autres, son caractère insulaire, la présence de la montagne, la richesse de son patrimoine naturel et construit, et prend en charge leur mise en valeur.

Le projet de schéma a bénéficié d'une fructueuse démarche de consultation publique, menée par la Commission sur le schéma d'aménagement et de développement de Montréal. Nous tenons à remercier les membres de la commission ainsi que l'ensemble des citoyens, groupes, organismes et partenaires municipaux et gouvernementaux qui ont contribué à l'exercice.

À partir de maintenant, nous souhaitons ardemment que chacun des arrondissements, chacune des municipalités de l'agglomération s'approprie ces orientations et les mette en œuvre dans la réalité de son territoire, pour assurer la cohérence de notre développement collectif.

Le maire de Montréal,

Denis Coderre

Responsable de l'habitation, de l'urbanisme, de la gestion et de la planification immobilière et de l'Office de consultation publique de Montréal

Russell Copeman

TABLE DES MATIÈRES

PAGE

5 **INTRODUCTION**

13 **CHAPITRE 1**
LA VISION D'AVENIR : AMÉLIORER LE CADRE DE VIE, FAVORISER UN DÉVELOPPEMENT DURABLE

14 1.1 **L'agglomération de Montréal dans la région métropolitaine**

18 1.2 **La vision stratégique**

18 Améliorer le cadre de vie, favoriser un développement durable

19 Favoriser un cadre de vie de qualité

20 Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole

21 Mettre en valeur les territoires d'intérêt

22 1.3 **Le concept d'organisation spatiale**

29 **CHAPITRE 2**
LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

30 2.1 **Favoriser un cadre de vie de qualité**

30 L'habitation

34 Les équipements collectifs

41 L'activité commerciale

44 L'aménagement du territoire et la mobilité

47 L'adaptation aux changements climatiques

52 2.2 **Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole**

52 Les secteurs d'emploi

56 Le centre-ville

58 L'accessibilité des pôles d'activité

67 Les déplacements à vocation économique

70 2.3 **Mettre en valeur les territoires d'intérêt**

70 Le patrimoine

78 Les territoires d'intérêt écologique

86 Le paysage et la Trame verte et bleue

99 **CHAPITRE 3**
L'AFFECTATION DU SOL ET LA DENSITÉ D'OCCUPATION

100 3.1 **Les grandes affectations du territoire**

100 La description des grandes affectations

104 La définition des composantes

108 La zone agricole et ses activités

111 Les contraintes et les nuisances

134 3.2 **La densité d'occupation**

134 La densité d'occupation du sol

134 Les objectifs de densification

140 Les seuils de densité

141 La planification des secteurs de densification

141 Les bilans sur l'évolution de la densité

143 **CHAPITRE 4**
LE DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE

149 4.1 **L'aménagement du territoire et la mobilité**

150 4.2 **L'adaptation aux changements climatiques**

152 4.3 **Le patrimoine**

154 4.4 **Les territoires d'intérêt écologique**

156 4.5 **Le paysage**

158 4.6 **Les affectations**

159 4.7 **La zone agricole et ses activités**

162 4.8 **Les contraintes et nuisances**

PAGE

175 **CHAPITRE 5**
LA MISE EN ŒUVRE
177 **5.1 Le plan d'action**
182 **5.2 Les coûts approximatifs des équipements et infrastructures intermunicipaux**

187 **Sigles**
188 **Glossaire**
195 **Bibliographie**

I **ANNEXE I**
CARTES 34 À 44

XXV **ANNEXES II À XVII**

LISTE DES CARTES*

7 Carte 1 – Agglomération de Montréal
22 Carte 2 – Terrains à construire et à transformer (à titre indicatif)
25 Carte 3 – Concept d'organisation spatiale
42 Carte 4 – Concentration d'établissements commerciaux
48 Carte 5 – Îlots de chaleur
49 Carte 6 – Canopée
52 Carte 7 – Distribution de l'emploi métropolitain en 2011
54 Carte 8 – Pôles économiques de l'agglomération de Montréal
61 Carte 9 – Grands projets d'infrastructure en transport collectif
64 Carte 10 – Grands projets routiers, incluant le réseau artériel d'agglomération
69 Carte 11 – Transport à vocation économique
71 Carte 12 – Patrimoine
77 Carte 13 – Patrimoine archéologique
79 Carte 14 – Milieux naturels
81 Carte 15 – Territoires d'intérêt écologique
87 Carte 16 – Paysages emblématiques et identitaires
91 Carte 17 – Parcours d'entrée de ville
92 Carte 18 – Vues d'intérêt
93 Carte 19 – Concept de la Trame verte et bleue
101 Carte 20 – Grandes affectations du territoire
108 Carte 21 – Localisation de la zone agricole permanente
112 Carte 22 – Fortes pentes
114 Carte 23 – Index des plaines inondables
117 Carte 24 – Réseaux ferroviaire et routier à fort débit
120 Carte 25 – Contraintes liées à l'aéroport
123 Carte 26 – Infrastructures de gestion de l'eau
125 Carte 27 – Dépôts à neige
127 Carte 28 – Matières résiduelles
131 Carte 29 – Transport d'hydrocarbures
133 Carte 30 – Transport d'énergie électrique
134 Carte 31 – Aires TOD du PMAD
135 Carte 32 – Modulation de la densité résidentielle
137 Carte 33 – Densité résidentielle

LISTE DES FIGURES ET TABLEAUX*

31 Tableau 1 – Caractéristiques de l'offre résidentielle
84 Figure 1 – Le réseau écologique
89 Figure 2 – Le massif du mont Royal et la silhouette du centre des affaires
106 Tableau 2 – Les huit grandes affectations du territoire de l'agglomération de Montréal
109 Figure 3 – Occupation de la zone agricole permanente

* Autres cartes, figures et tableaux énumérés dans les annexes.

INTRODUCTION

INTRODUCTION

Le *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal* esquisse les grands paramètres qui guideront le conseil d'agglomération de Montréal dans les décisions relatives à l'aménagement du territoire au cours des prochaines années.

Le schéma fait écho aux grands enjeux d'aménagement et de développement auxquels doivent faire face les agglomérations urbaines du XXIe siècle.

Dans une perspective de développement durable, ce document orientera les décisions qui façonneront le territoire en vue de favoriser des quartiers compacts et plus verts, d'accroître les déplacements en transports collectif et actif, de soutenir le dynamisme économique de l'agglomération et de mettre en valeur les territoires d'intérêt.

Le schéma reconnaît le caractère insulaire du territoire de l'agglomération, la présence déterminante de la montagne, la richesse de son patrimoine et de ses paysages, et prend en charge la mise en valeur de tous ces éléments. Plusieurs propositions visent, dans une approche intégrée, à favoriser la qualité de vie des résidents de l'agglomération en créant des milieux de vie plus complets et diversifiés. De plus, le schéma entraînera la mise en place de mesures en vue d'accroître le verdissement et de lutter contre les changements climatiques.

Le schéma résulte d'un travail de collaboration soutenu des municipalités et des arrondissements de l'agglomération; il s'inscrit dans la poursuite des propositions du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et il intègre les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire.

L'élaboration de ce document est rendue nécessaire par l'adoption et l'entrée en vigueur du PMAD de la CMM en 2012. De fait, la mise en conformité du schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal se fait obligatoirement dans les deux ans suivant l'entrée en vigueur du PMAD.

Le schéma d'aménagement et de développement s'applique à l'ensemble du territoire de l'agglomération. Il entraîne l'obligation de la mise en conformité des plans et réglementations d'urbanisme des municipalités reconstituées de l'agglomération ainsi que de ceux de Montréal et de ses arrondissements.

Vue depuis le belvédère Kondiaronk du mont Royal

Carte 1 – Agglomération de Montréal

Montréal et ses arrondissements

Ahuntsic-Cartierville
Anjou
Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce
L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève
Lachine
LaSalle
Le Plateau-Mont-Royal
Le Sud-Ouest
Mercier–Hochelaga-Maisonneuve
Montréal-Nord
Outremont
Pierrefonds-Roxboro
Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles
Rosemont–La Petite-Patrie
Saint-Laurent
Saint-Léonard
Verdun
Ville-Marie
Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension

Les municipalités reconstituées

Baie-D'Urfé
Beaconsfield
Côte-Saint-Luc
Dollard-Des Ormeaux
Dorval
Hampstead
Kirkland
L'Île-Dorval
Mont-Royal
Montréal-Est
Montréal-Ouest
Pointe-Claire
Sainte-Anne-de-Bellevue
Senneville
Westmount

INTRODUCTION

POUR UNE VISION RÉGIONALE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

« Le schéma d'aménagement et de développement (SAD) est le document de planification qui établit les lignes directrices de l'organisation physique du territoire d'une [...] [agglomération]. Il permet de coordonner les choix et les décisions qui touchent l'ensemble des municipalités concernées, le gouvernement, ses ministères et ses mandataires. Le schéma est, avant tout, un document d'intention formulé et conçu de manière à faire ressortir une vision régionale du développement durable. » (source : site Internet du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire – *Guide – La prise de décision en urbanisme*)

UN CONTENU FIXÉ PAR LA LOI

Le contenu du document maintenant nommé schéma d'aménagement et de développement est défini par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (RLRQ, chapitre A-19.1, la « LAU »).

Le schéma doit porter sur les éléments suivants :

- **Les grandes orientations de l'aménagement du territoire ;**
- **Les grandes affectations du territoire ;**
- **Le périmètre d'urbanisation ;**
- **La détermination des zones soumises à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique (inondation, érosion) ou pour des raisons de protection environnementale (rives, littoral, plaines inondables) ;**
- **La détermination des voies de circulation en bordure desquelles l'occupation du sol est soumise à des contraintes majeures (sécurité publique, santé publique, bien-être général) ;**
- **La détermination des parties du territoire présentant un intérêt d'ordre historique, culturel, notamment patrimonial, esthétique ou écologique ;**
- **L'organisation du transport terrestre ;**
- **La nature et l'emplacement approximatif des infrastructures et des équipements importants.**

Le schéma doit aussi comprendre un document complémentaire portant sur les règles d'urbanisme devant être adoptées par les villes et les arrondissements et portant sur les sujets suivants : les interventions menées dans les emplacements soumis à des contraintes majeures en raison des voies de circulation ou à des contraintes particulières (sécurité publique, protection environnementale), l'emplacement et l'implantation des maisons mobiles et des roulottes, les opérations cadastrales dans un emplacement soumis à des contraintes liées aux voies de circulation, à la sécurité publique ou à la protection environnementale, la superficie minimale et les dimensions minimales des lots lors d'une opération cadastrale dans les secteurs à risques ou selon le type d'infrastructures desservant un emplacement, et, en zone agricole, l'utilisation prioritaire du sol à des fins agricoles et les distances séparatrices.

Enfin, le schéma doit être accompagné d'un document fournissant les coûts approximatifs des équipements et infrastructures proposés, d'un plan d'action pour la mise en œuvre des propositions ainsi que d'un document précisant les modalités et les conclusions de la consultation publique.

AUX SOURCES DU CONTENU DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

L'ancien schéma en application sur le territoire de l'agglomération avait été adopté en 1987 par l'ancienne Communauté urbaine de Montréal. À la suite des fusions municipales de 2002, la Ville de Montréal, dont le territoire correspondait alors à celui de l'actuelle agglomération de Montréal (créée en 2006), a adopté un plan d'urbanisme en 2004. Les orientations de ce plan d'urbanisme ont aussi contribué à l'élaboration du nouveau schéma d'aménagement et de développement.

Le schéma doit répondre aux exigences de la LAU qui en définit le contenu obligatoire et facultatif.

En plus de cette obligation, le *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal* se doit d'être conforme aux propositions du PMAD, lui-même conforme aux orientations gouvernementales. Le PMAD propose un ensemble d'orientations regroupées sous les thèmes de l'aménagement, du transport et de l'environnement. Le plan métropolitain favorise la mise en forme de milieux de vie durables en priorisant l'urbanisation en périphérie des stations actuelles et projetées du réseau de transport collectif. Il vise aussi à développer le réseau de transport en commun métropolitain de façon à en augmenter l'achalandage. Enfin, en matière d'environnement, il propose d'assurer la protection et la mise en valeur des bois et corridors forestiers métropolitains et des milieux humides.

Montréal et sa région

INTRODUCTION

LE PMAD ET SES PRINCIPALES ORIENTATIONS

« Le PMAD fait le pari d'agir sur les éléments qui permettent de structurer l'urbanisation de la région métropolitaine afin de la rendre plus attractive et compétitive dans une perspective de développement durable. Pour ce faire, le PMAD propose d'agir sur trois fronts, celui de l'aménagement, celui du transport et celui de l'environnement. [...]

Ainsi, en matière d'aménagement, le PMAD établit l'orientation que le Grand Montréal ait des milieux de vie durables. Pour ce faire, le PMAD propose d'orienter au moins 40 % de l'urbanisation projetée dans un rayon de un kilomètre autour des stations, actuelles et projetées, de métro, de trains de banlieue, de service léger sur rail (SLR) et de services rapides par autobus afin de développer des quartiers de type TOD (*Transit-Oriented Development*). Par ailleurs, une densification du cadre bâti est favorisée sur les terrains vacants ou à redévelopper situés à l'extérieur des aires TOD. D'autres objectifs visent la délimitation du périmètre métropolitain, la localisation des installations métropolitaines actuelles et projetées, l'occupation optimale du territoire agricole et les contraintes géomorphologiques et anthropiques du territoire.

En matière de transport, le PMAD établit l'orientation que le Grand Montréal ait des réseaux et des équipements de transport performants et structurants. Pour ce faire, le PMAD propose de développer le réseau de transport en commun métropolitain afin de hausser la part modale du transport en commun, actuellement de 25 %, à 30 % de l'achalandage en période de pointe du matin d'ici 2021 et à 35 % d'ici 2031. Le développement de ce réseau, qui nécessite au moins 23 G$ d'investissements, est essentiel pour augmenter la mobilité durable et favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre dont une grande partie est émise par les véhicules routiers. Le PMAD propose également le parachèvement de certains tronçons du réseau routier afin d'assurer, plus particulièrement, la mobilité des marchandises et la desserte des principaux pôles d'emploi métropolitains. Il propose également de définir un réseau artériel d'agglomération ainsi qu'un Réseau de vélo métropolitain qui permettra d'augmenter le transport actif.

En matière d'environnement, le PMAD établit l'orientation que le Grand Montréal ait un environnement protégé et mis en valeur. Pour ce faire, le PMAD propose d'assurer la protection et la mise en valeur des bois d'intérêt métropolitain, des corridors forestiers et des milieux humides. Il propose également certaines mesures afin d'assurer la protection des rives, du littoral, des milieux humides, des paysages et du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain. Pour assurer la mise en valeur de ces éléments, le PMAD propose la mise en place d'un réseau récréotouristique métropolitain, structuré autour d'une Trame verte et bleue, qui permettrait à la population de profiter pleinement de ces lieux de détente, de culture et de récréation. » (PMAD, CMM, site Internet, version d'avril 2012, page 9)

En plus du *Plan d'urbanisme de Montréal de 2004,* l'élaboration du schéma s'est appuyée sur les visions stratégiques sectorielles montréalaises qui ont été adoptées au cours des dernières années, notamment celles des documents suivants :

- *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels (2004);*
- *Politique de l'arbre de Montréal (2005);*
- *Politique du patrimoine (2005);*
- *Politique de développement culturel de la Ville de Montréal 2005-2015 (2005);*
- *Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels (2005);*
- *Plan de transport 2008 (2008);*
- *Plan directeur de gestion des matières résiduelles de l'agglomération de Montréal 2010-2014 (2009);*
- *Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 (2010);*
- *Stratégie de développement économique 2011-2017 (2011);*
- *Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020 (2013).*

Les propositions du schéma sont aussi issues des visions et volontés des administrations locales concernant la planification et l'aménagement de leurs milieux, comme l'expriment les différents outils d'urbanisme des municipalités et des arrondissements, notamment les plans d'urbanisme, les chapitres d'arrondissement et la réglementation d'urbanisme.

Plus récemment, en 2012 et 2013, la Ville de Montréal a engagé une vaste discussion sur le projet de *Plan de développement de Montréal* (PDM). La vision proposée par le PDM consiste à aménager le territoire selon les principes du développement durable pour faire de Montréal une ville où il fait bon vivre et grandir, travailler et étudier. Le schéma s'inspire aussi de ce document public.

UN SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT EN CINQ CHAPITRES

Le *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal* comprend cinq chapitres.

Le chapitre 1 fait état de l'évolution des grandes caractéristiques socio-économiques et démographiques du territoire au cours des dernières années. Ces tendances constituent la trame de fond de la dynamique de l'évolution du territoire. Est ensuite esquissée la vision stratégique à travers le prisme des grandes orientations d'aménagement et de développement qui contribueront à façonner le territoire de l'agglomération. Ces grandes orientations se conjuguent et prennent forme dans l'espace pour définir le concept d'organisation spatiale du territoire.

Le chapitre 2 établit les orientations d'aménagement pour chacune des grandes thématiques liées à l'aménagement et au développement du territoire. Au-delà des orientations propres à chacune de ces thématiques, sont précisés les objectifs et les moyens de mise en œuvre des différentes interventions proposées. Le chapitre 3 énonce les propositions portant sur les grandes affectations du territoire et sur la densité de l'occupation du sol. Le chapitre 4 constitue le document complémentaire qui établit les règles dont devront tenir compte les règlements d'urbanisme des municipalités reconstituées de l'agglomération et des arrondissements de Montréal.

Enfin, le chapitre 5 porte sur la mise en œuvre du schéma. Il comprend un plan d'action, de même qu'une indication des coûts approximatifs des équipements et infrastructures intermunicipaux prévus.

1

LA VISION D'AVENIR

AMÉLIORER LE CADRE DE VIE, FAVORISER UN DÉVELOPPEMENT DURABLE

L'agglomération de Montréal dans la région métropolitaine

La vision stratégique

Le concept d'organisation spatiale

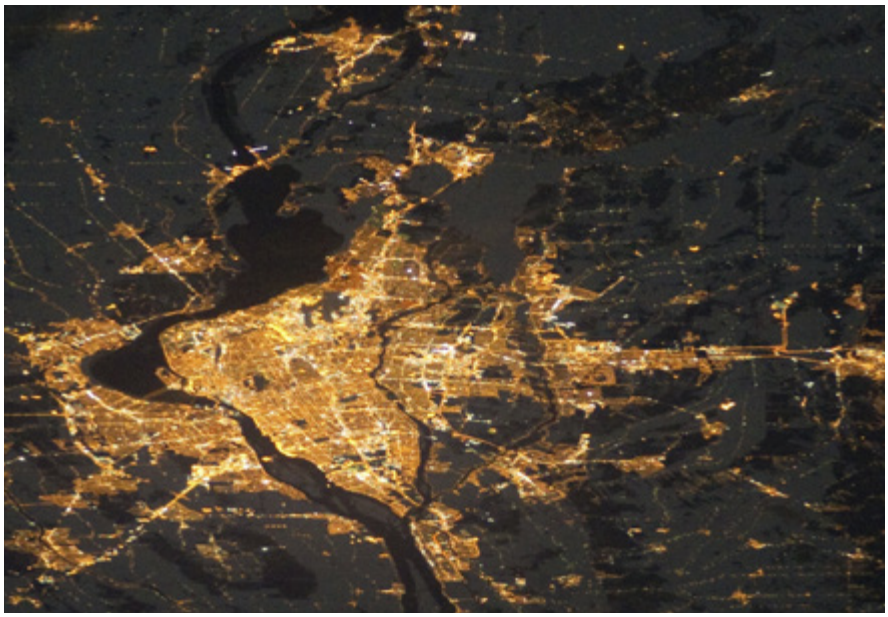
1.1 L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

Il faut aller au-delà des apparences pour saisir les forces vives qui donnent à l'agglomération de Montréal sa place prépondérante dans le développement économique et social de la région métropolitaine et du Québec. Ainsi, malgré la relative stabilité de la population et de l'emploi sur un territoire somme toute largement urbanisé, l'agglomération de Montréal se transforme et se reconstruit.

L'agglomération de Montréal réunit sur son territoire près de la moitié de la population de la région métropolitaine et près des deux tiers des emplois.

Montréal est une métropole internationale, vivante et inclusive, caractérisée par une vitalité culturelle exceptionnelle en Amérique du Nord et des forces créatrices reconnues internationalement. Son dynamisme économique se démarque par la concentration des pôles d'emploi les plus importants de la région et du Québec, notamment le Centre de Montréal avec plus de 400 000 emplois. Ainsi, l'agglomération de Montréal se démarque comme élément moteur de l'économie québécoise par la plus grande concentration d'emplois du secteur tertiaire moteur et des établissements axés sur le savoir et la recherche.

L'agglomération, avec 1,9 million d'habitants, dans une région métropolitaine qui en comprend 3,9 millions, gagne maintenant quelque 6 000 personnes chaque année. Cette croissance, modérée, devrait se poursuivre et la population de l'agglomération devrait atteindre 2,2 millions d'habitants en 2036.



Site web du *NASA's Earth Observatory*

Montréal, la nuit

L'augmentation de la population s'explique principalement par l'immigration internationale : celle-ci permet de compenser la perte des ménages qui quittent l'agglomération pour les autres secteurs de la région métropolitaine. Ce sont près de 35 000 immigrants, soit près de 80 % de ceux qui s'établissent dans la région métropolitaine, qui viennent chaque année s'installer à Montréal et contribuer au dynamisme de la métropole et à l'enrichissement de son caractère cosmopolite. L'intégration de ces nouveaux arrivants constitue un défi important. Depuis longtemps, Montréal représente la porte d'entrée du Québec pour la très grande majorité des immigrants : un Montréalais sur trois est né à l'extérieur du Canada.

L'augmentation de la population tient aussi à son accroissement naturel, avec un nombre de naissances plus élevé que celui des décès. Depuis plus de 10 ans, nous assistons à une reprise notable de la natalité ; l'agglomération enregistre même un nombre de naissances supérieur à celui du reste de la région métropolitaine.

À l'instar de la plupart des grandes villes des pays industrialisés, la population de Montréal vieillit graduellement : un résident de l'agglomération sur cinq aura 65 ans ou plus d'ici 2036 (par rapport à un sur six en 2011). Ce vieillissement s'opère encore plus rapidement dans les villes de la banlieue montréalaise. Alors que la population vieillit, ceux qui quittent l'agglomération sont des adultes âgés de 25 à 39 ans et des enfants de 14 ans et moins ; il s'agit donc souvent de jeunes familles avec enfants. Le principal défi est de garder ces familles et d'en attirer de nouvelles afin d'assurer l'équilibre sociodémographique de l'agglomération. Notons toutefois que près de la moitié des ménages ou des familles avec enfants de la région métropolitaine habitent dans l'agglomération de Montréal.

Le nombre de ménages augmente plus rapidement que la population. En 2011, près de 850 000 ménages ont été recensés dans l'agglomération, soit 2,2 % de plus qu'en 2006. La population s'est accrue de 1,7 % au cours de la même période. Un phénomène semblable touche le reste de la région métropolitaine, où la population a augmenté de 8,8 % au cours de la période 2006-2011 et le nombre de ménages, de 9,9 %. Avec le vieillissement de la population, l'éclatement des familles et le nombre sans cesse croissant de personnes vivant seules, nous observons depuis quelques décennies une multiplication et une transformation importantes de la structure des ménages.

L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

LES PERSPECTIVES DÉMOGRAPHIQUES POUR L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

Les projections de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), réalisées à partir des tendances récentes, nous apprennent que :

- **La population totale atteindra 2 240 108 personnes en 2036, soit une augmentation de 16,9 % comparativement à 2011 ;**
- **En 2036, le groupe des 0-19 ans représentera 20,6 % de la population totale (comparativement à 20,1 % en 2011), les 20 à 64 ans, 58,6 % (64,5 % en 2011) et les 65 ans et plus, 20,8 % (15,3 % en 2011) ;**
- **Le nombre de ménages passera, pour sa part, de 850 588 en 2011 à 1 003 732 en 2036; il s'agit d'une hausse de 153 144 ménages.**

L'accroissement des ménages composés d'une seule personne constitue cependant une tendance lourde qui caractérisait l'agglomération de Montréal dans les dernières années et qui a grandement marqué le reste de la région. Au cours de la période 2001-2011, les ménages formés d'une seule personne se sont en effet accrus de 10 % dans l'agglomération de Montréal et de 43 % dans le reste de la région métropolitaine. En 2011, l'agglomération compte 332 715 personnes vivant seules, ce qui représente 39 % de tous les ménages. Dans le reste de la région métropolitaine, 25 % des ménages comprennent une seule personne. Selon les prévisions de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), ce type de ménages sera majoritaire sur le territoire de l'agglomération à partir de 2021.

Le revenu médian des ménages, avant impôt, est de 44 157 $ en 2011. Toutefois, près du tiers des ménages de l'agglomération vivent sous le seuil de faible revenu.

L'agglomération jouit d'une économie forte et variée qui repose, à la fois, sur des entreprises manufacturières et sur des entreprises de services. Elle concentre 64 % des emplois de la région métropolitaine, principalement au sein de ses trois grands pôles économiques : les pôles de l'Est, de l'Ouest et du Centre. Ces pôles, non seulement renferment d'importants bassins d'emplois, mais présentent aussi un potentiel de croissance et d'attraction de la richesse.

Alors que l'économie montréalaise s'est longtemps appuyée sur les entreprises manufacturières, elle est, depuis les deux dernières décennies, de plus en plus tournée vers le secteur tertiaire et même vers le tertiaire dit « moteur » qui regroupe les services aux entreprises les plus spécialisés, ce qui contribue à l'attraction de nouvelles activités économiques.

Ces tendances de l'évolution de la population et de l'activité économique prennent aussi forme dans le tissu urbain. L'agglomération de Montréal occupe une superficie de 500 km^2, urbanisée à plus de 90 % : les terrains vacants à construire représentent moins de 2 % de la superficie totale de l'agglomération ; les terrains présentement en transformation ou appelés à le devenir sont plus de deux fois plus importants en superficie, occupant 4 % du territoire. Ces terrains à transformer correspondent généralement aux secteurs industriels désaffectés qui sont réinvestis par les nouvelles activités économiques en croissance ou encore par la construction de logements pour répondre à la demande.

Le tissu urbain de l'agglomération se démarque du reste de la région métropolitaine par une gamme variée de quartiers résidentiels d'une densité plus élevée et, surtout, par une diversité des activités urbaines dans les différents secteurs. Ces caractéristiques lui confèrent un caractère convivial dans son ensemble et présentent plusieurs avantages.

Cette forme d'urbanisation permet de réduire les coûts d'infrastructures, de rapprocher les secteurs résidentiels des équipements collectifs, des services et des lieux d'emploi, ainsi que d'exploiter un réseau de transport collectif efficace, tout en favorisant les déplacements actifs et en réduisant la dépendance à l'automobile.

En lien avec l'accroissement démographique et les habitudes de déplacements des personnes, le parc automobile croît cependant plus vite que la population de l'agglomération[1]. Il en résulte une congestion routière importante au cœur de la métropole et un ensemble de nuisances, notamment pour les résidents des quartiers centraux. Par contre, la région métropolitaine et, plus particulièrement, l'agglomération de Montréal font bonne figure quant à l'achalandage du réseau de transport collectif, en comparaison des autres régions métropolitaines d'Amérique du Nord. En 2013, il s'agit de plus de 516 millions de déplacements à l'échelle de la région métropolitaine, dont plus de 416 millions sont effectués au sein de l'agglomération de Montréal (déplacements effectués par la STM). En période de pointe du matin, près de 50 % des résidents de l'agglomération de Montréal utilisent les transports collectif et actif.

Le schéma d'aménagement soutient donc des interventions qui amélioreront le cadre de vie, dans une perspective de développement durable.

1. Le parc automobile a crû de 12,7 % entre 1988 et 2008, tandis que la population a augmenté de 4,4 % pour la même période, au sein de l'agglomération.

1.2 LA VISION STRATÉGIQUE

AMÉLIORER LE CADRE DE VIE, FAVORISER UN DÉVELOPPEMENT DURABLE

La vision stratégique de l'aménagement et du développement du territoire de l'agglomération exprimée par le schéma tient à une approche résolument axée sur le développement durable.

Cette vision durable de l'aménagement et du développement du territoire prend forme par trois grandes orientations qui visent à :

- Favoriser un cadre de vie de qualité ;
- Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole ;
- Mettre en valeur les territoires d'intérêt.

Favoriser un cadre de vie de qualité

La vision du schéma privilégie la compacité et la diversité des quartiers, la proximité des services et des lieux d'emploi ainsi que la qualité de l'architecture et de l'aménagement de l'espace public. L'organisation du cadre de vie vise à minimiser les déplacements et à prioriser les transports collectif et actif, dans un environnement où les contraintes et les nuisances sont atténuées. Au-delà du milieu physique, les interventions sont aussi définies de façon à offrir un cadre de vie diversifié et de qualité qui soit en mesure de répondre aux besoins de la population, à chaque étape du cycle de vie.

Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole

Le centre-ville d'agglomération constitue le cœur de la métropole. Le schéma prend le parti de soutenir le dynamisme de ses vocations qui sont à la fois économique, culturelle, touristique, d'enseignement, de santé et de divertissement, tout en constituant un lieu de résidence important. En plus du Centre, l'agglomération comprend deux autres grands pôles d'activité économique, l'Est et l'Ouest, qui se distinguent par des vocations spécifiques et dont le schéma vise à soutenir la vitalité et la complémentarité. L'accessibilité contribue aussi au dynamisme de l'agglomération et, à cet effet, le schéma entend mettre de l'avant différents projets portant à la fois sur le réseau routier et sur le transport collectif, tout en misant sur la marche et le vélo.

Mettre en valeur les territoires d'intérêt

Le schéma vise à mettre en valeur les territoires de l'agglomération présentant un intérêt pour leurs paysages, leurs composantes naturelles et aménagées ou leur vocation agricole. Il propose une mise en forme de l'ensemble de ces composantes dans une vision intégrée, nommée Trame verte et bleue.

FAVORISER UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ

L'habitation – Soutenir une offre résidentielle diversifiée, répondant aux besoins de l'ensemble des ménages

Le marché du logement fait face à de nombreux défis, liés à l'augmentation des prix, au vieillissement de l'offre et à son inadéquation avec les besoins des ménages. Bien que la capacité d'accueil, d'au moins 175 000 logements, du territoire soit largement suffisante pour soutenir la demande des nouveaux ménages d'ici 2036 (153 000 ménages), le schéma vise à assurer une offre résidentielle diversifiée permettant de répondre aux besoins de l'ensemble de la population, notamment à ceux des familles, des aînés et des ménages qui ont de la difficulté à se loger. Il propose, entre autres, l'élaboration d'une politique d'inclusion de logements sociaux et abordables et un programme d'acquisition foncière pour l'agglomération de Montréal.

Les équipements collectifs – Favoriser une offre complète sur l'ensemble du territoire de l'agglomération et assurer une accessibilité optimale

Les équipements collectifs répondent à différents besoins de la population dans les domaines de la santé, de l'éducation, de la culture, du sport et du tourisme. De façon à favoriser une offre complète et une accessibilité optimale, le schéma propose notamment de prévoir les besoins en équipements dès la conception d'un nouveau quartier ou d'une intervention urbaine d'envergure (en particulier pour les écoles primaires et les garderies), de privilégier une approche de collaboration entre les différentes instances concernées et, enfin, d'établir des critères assurant la meilleure localisation et la plus grande accessibilité.

Les îles Boutin et Lapierre, dans le parc-nature du Ruisseau-De Montigny

La voie cyclable de la rue Saint-Urbain

L'activité commerciale – Soutenir un cadre de vie complet

Le schéma vise la consolidation des pôles commerciaux majeurs et intermédiaires, le maintien de la position dominante de l'activité commerciale du centre-ville ainsi que la consolidation, la préservation et la diversification d'activités de proximité. Sont notamment favorisées les interventions visant à assurer une intégration harmonieuse de l'activité commerciale à son milieu, à offrir une desserte performante en transports collectif et actif et à créer un environnement convivial pour toutes les clientèles.

L'aménagement du territoire et la mobilité – Aménager dans la continuité des milieux favorisant les déplacements en transports collectif et actif

Le territoire de Montréal est riche de son histoire et de ses paysages et les interventions sur le territoire doivent se réaliser en respectant les différentes caractéristiques du milieu. Le schéma encourage des interventions qui visent à réduire la dépendance à l'automobile et qui contribueront à la diversification et à l'intensification des activités des secteurs centraux, tout en favorisant une intensité urbaine suffisante pour soutenir un réseau de transport collectif en périphérie. La pratique du vélo utilitaire est un trait distinctif de Montréal, notamment dans les quartiers centraux. Le schéma encourage les aménagements qui favorisent les déplacements actifs, à pied et à vélo, de même que les courts déplacements à proximité de points d'accès au réseau de transport collectif.

L'adaptation aux changements climatiques – Contribuer par le verdissement à la réduction des impacts des changements climatiques

Le conseil d'agglomération de Montréal compte adopter en 2015 un Plan d'adaptation aux changements climatiques. Pour contribuer à la réduction des impacts des changements climatiques (îlots de chaleur, augmentation des précipitations causant des inondations), le schéma propose un ensemble d'interventions qui permettront d'accroître le verdissement du territoire et la biodiversité. Ces interventions viseront l'augmentation de la plantation de 300 000 arbres d'ici 2022 en vue d'accroître à 25 % l'indice de canopée du territoire, le verdissement des terrains et des bâtiments et la mise en place d'aménagements favorisant la rétention et l'infiltration des eaux de pluie.

SOUTENIR LE DYNAMISME DE L'AGGLOMÉRATION ET DU CENTRE DE LA MÉTROPOLE

Les secteurs d'emploi – Soutenir leur dynamisme économique et miser sur leur accessibilité et leur diversification

Le schéma propose d'accroître la compétitivité de l'agglomération en renforçant les pôles économiques par un soutien à leur vitalité et à leur complémentarité. Les interventions viseront aussi à améliorer la desserte par tous les modes de transport (actif, collectif et routier) et à requalifier les secteurs industriels sous-utilisés et vacants, notamment dans l'Est.

Le centre de la métropole – Soutenir la diversité des fonctions et son rayonnement international

Le centre-ville regroupe l'ensemble des grandes fonctions métropolitaines d'affaires, de culture, de tourisme, d'enseignement supérieur et de santé, en plus d'être un lieu habité et animé. Le schéma propose à la fois d'accroître le rayonnement international du centre-ville et d'assurer la consolidation de secteurs résidentiels diversifiés, de qualité et distinctifs. Le schéma annonce l'élaboration d'un plan directeur du centre-ville qui confirmera les orientations de développement et les interventions à cet égard.

L'accessibilité des pôles d'activité – L'améliorer en fonction des besoins

Le schéma propose un ensemble d'interventions, à court et à plus long terme, portant à la fois sur les transports collectif et routier, qui seront précisés dans le plan de transport à réviser d'ici 2017. Ces projets visent à améliorer l'accessibilité des grands pôles d'activités économiques du Centre, de l'Est et de l'Ouest, en favorisant les transports collectif et actif. Le schéma propose que, d'ci 2021, 55 % des déplacements des résidents de l'agglomération, en pointe du matin, se fassent en transports collectif et actif (contre 47 % en 2008). Les interventions menées sur le domaine public devront viser la convivialité et la sécurité, notamment pour les piétons et les cyclistes.

Les déplacements à vocation économique – Favoriser l'accès aux plateformes intermodales

Le transport des marchandises a subi de grandes mutations depuis quelques années, caractérisées par l'accroissement du camionnage et l'apparition de réseaux d'infrastructures logistiques intermodales. Les plateformes intermodales de l'île de Montréal, soit le port et les trois principales gares de triage, constituent des points névralgiques du réseau de transport et leur accessibilité doit être améliorée.

METTRE EN VALEUR LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT

Le patrimoine, les territoires d'intérêt écologique et le paysage – Mettre en place la Trame verte et bleue

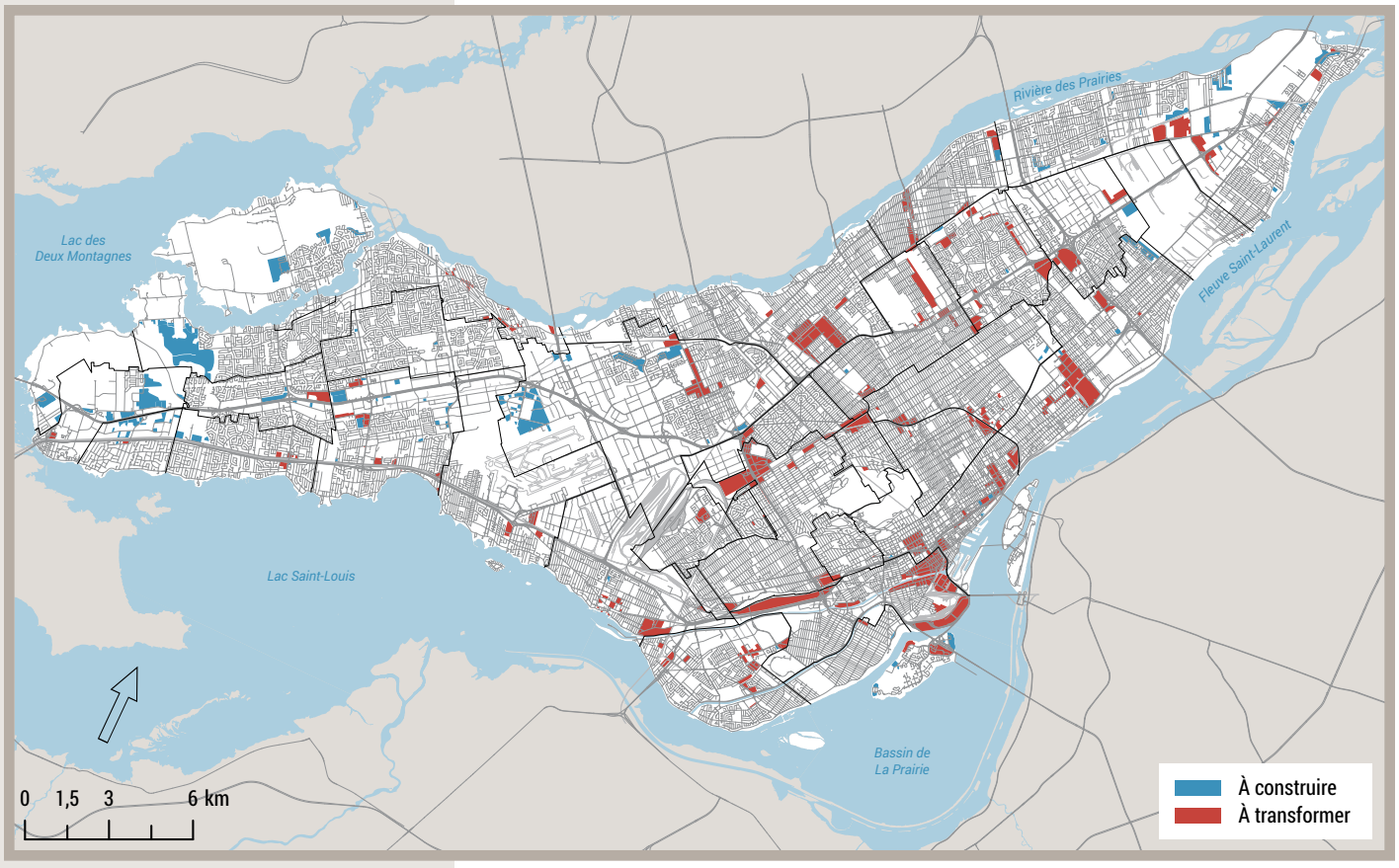
L'agglomération comprend un ensemble de territoires dont l'intérêt tient à la fois à leur géographie et à l'évolution de l'urbanisation. En considérant les aires aquatiques et les surfaces terrestres, les aires protégées représentent actuellement 17 % du territoire de l'agglomération. Le schéma propose d'accroître les superficies terrestres d'aires protégées de 5,8 % à 10 %, ce qui haussera d'autant les milieux naturels protégées sur le territoire de l'agglomération et soutiendra la réalisation de l'objectif de 17 % d'aires protégées du territoire de la CMM. À cet égard, le schéma vise tout particulièrement la protection des bois et corridors forestiers métropolitains, des mosaïques de milieux naturels, de même que des rives et littoraux à dominance naturelle. Le schéma vise aussi à assurer la protection et la mise en valeur de bâtiments, d'ensembles et de secteurs d'intérêt patrimonial, en incluant le patrimoine moderne et le patrimoine industriel. De plus, il reconnaît l'existence de paysages qui méritent des interventions afin d'en assurer la protection et la mise en valeur. Enfin, le schéma esquisse une vision d'aménagement consolidant le potentiel récréotouristique de l'agglomération par la mise en place de la Trame verte et bleue. Le schéma propose de mettre en valeur le parcours riverain, les percées visuelles sur les plans d'eau, ainsi que les entrées de ville. Il propose finalement d'élaborer un plan d'action et de financement de la mise en œuvre de la Trame verte et bleue.

1.3 LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Les grandes orientations d'aménagement et de développement du schéma sont appuyées par un ensemble d'interventions et de projets structurants qui contribueront à déterminer l'évolution de la forme urbaine.

Le territoire de l'agglomération est largement urbanisé et les défis de son aménagement consistent tout particulièrement à consolider les milieux établis, lesquels représentent plus de 90 % du territoire. La transformation de la vocation de certains secteurs (4 % du territoire, soit environ 2000 ha) et l'urbanisation des secteurs vacants (2 % du territoire, soit environ 1000 ha) constituent les défis de construction de quartiers des prochaines décennies. Rappelons que la superficie du territoire de l'agglomération est de l'ordre de 500 km^2, soit 50 000 ha. L'agglomération est dotée d'une capacité d'accueil, en insertion dans les secteurs établis et sur les terrains vacants ou les emplacements à transformer, d'au moins 175000 logements.

Carte 2 – Terrains à construire et à transformer (à titre indicatif)



Le schéma détermine un périmètre d'urbanisation (voir la carte 20 – Grandes affectations du territoire) qui a pour effet de préserver de l'urbanisation la zone agricole de l'ouest de l'île de Montréal et de l'île Bizard. Compte tenu de sa détermination à maintenir une base territoriale pour la pratique et le développement des activités agricoles et de sa volonté de consolider les milieux établis, l'agglomération de Montréal maintiendra le périmètre d'urbanisation à son état actuel.

Le schéma établit six secteurs de planification dite stratégique, en raison de l'importance des enjeux liés à leur transformation, de la superficie des terrains dont la vocation est à consolider ou à transformer et des projets d'infrastructures routières ou de transport collectif auxquels ils sont associés.

Le schéma vise à promouvoir l'essor des trois pôles économiques de l'agglomération – Centre, Ouest et Est –, notamment par l'amélioration de la desserte en transport collectif. Le centre de l'agglomération fait l'objet d'une attention spéciale afin d'assurer son rayonnement sur le plan économique, commercial, culturel et récréotouristique, de même que l'épanouissement de ses quartiers.

Afin d'améliorer l'accessibilité du territoire, quelques interventions majeures sont prévues en matière de transport collectif ainsi que sur le réseau routier. Les principaux projets de transport collectif préconisés sur un horizon rapproché sont la mise en service de la ligne de train de banlieue de l'Est, la mise en place d'un service rapide par bus (SRB) dans l'axe du boulevard Pie-IX et le prolongement de la ligne bleue du métro vers Anjou.

VOIR LA CARTE 3 – CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Pour le transport routier, les principaux projets relevant de l'agglomération et des municipalités qui sont prévus sur un horizon à court terme sont les suivants : la première phase de la transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, la poursuite de la transformation de la rue Notre-Dame en boulevard urbain, le raccordement du boulevard Cavendish et de l'avenue Royalmount ainsi que le prolongement du boulevard de l'Assomption. Notons que des interventions majeures sont prévues par les gouvernements provincial et fédéral, soit la réhabilitation de l'échangeur Turcot ainsi que la construction d'un nouveau pont sur le fleuve Saint-Laurent et le réaménagement de ses accès.

Par ailleurs, le schéma reconnaît un ensemble de territoires présentant un intérêt écologique, dont plusieurs sont déjà protégés ou en voie de l'être. Le schéma propose d'étendre les mesures de protection aux bois et corridors forestiers métropolitains ainsi qu'aux mosaïques de milieux naturels.

1.3 LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

LES SIX SECTEURS DE PLANIFICATION STRATÉGIQUE

HAVRE-BONAVENTURE-PONT CHAMPLAIN

Ce vaste secteur immédiatement voisin du centre-ville comprend les abords du pont Champlain, le front du fleuve, le parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC), les abords du bassin Wellington, la Pointe-du-Moulin et la Cité du Havre. Sa mise en valeur, principalement à des fins d'emploi, présente un défi complexe, mais ce grand secteur bénéficie d'un emplacement exceptionnel : porte d'entrée du centre-ville, en bordure du fleuve, entre le Vieux-Montréal et le canal de Lachine. Des interventions majeures y sont prévues, notamment le remplacement des accès au futur pont enjambant le Saint-Laurent, associées à une bonification de l'offre en transport collectif entre la Rive-Sud et le centre-ville. À ce sujet, sont notamment considérés les options suivantes : un système léger sur rail, un tram-train et un système rapide par bus.

TURCOT-LACHINE EST

Le secteur de Turcot-Lachine Est regroupe un ensemble de territoires situés entre le canal de Lachine et la falaise Saint-Jacques et s'étendant de l'échangeur Turcot jusqu'au secteur de Lachine Est. L'organisation de ce secteur connaîtra des modifications importantes au cours des prochaines années avec le réaménagement des échangeurs Turcot et Saint-Pierre et le déplacement de l'autoroute 20 vers le nord. La mise en valeur de ce secteur devra tenir compte de l'important patrimoine industriel bordant le canal de Lachine et de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques.

ANJOU

Le secteur bénéficiera du prolongement prochain de la ligne bleue du métro. L'amélioration de son accessibilité permet d'envisager le renforcement de son caractère urbain par la diversification des fonctions, l'intensification du milieu bâti et un aménagement du domaine public plus convivial à l'intersection des autoroutes 25 et 40.

ASSOMPTION

La proximité de la station de métro, du port et de l'autoroute 25, la présence de terrains vacants de superficies importantes ainsi que le prolongement prévu du boulevard de l'Assomption contribueront au projet de consolidation de ce secteur à des fins résidentielles et d'emploi.

NAMUR-DE LA SAVANE

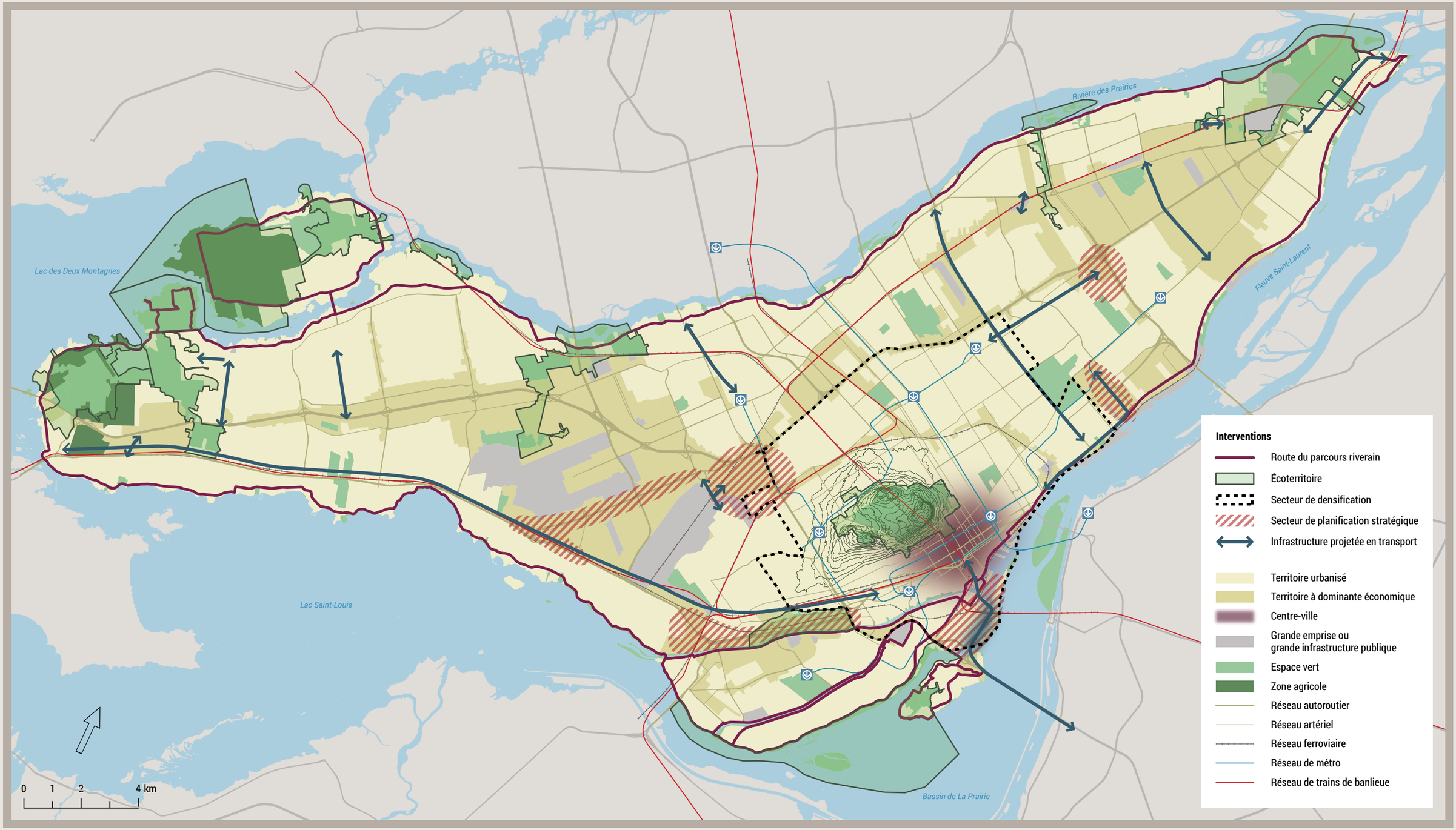
Le secteur de Namur-de la Savane est situé au centre de l'île, plus précisément au sud du croisement des autoroutes 15 et 40. Ce vaste territoire est difficilement accessible malgré la présence de deux stations de métro et de deux autoroutes, notamment parce qu'il est morcelé par d'importantes infrastructures de transport routier et ferroviaire. Cependant, son emplacement stratégique et les vocations des territoires environnants offrent des occasions de développement économique et d'intensification des activités urbaines.

ACCÈS À L'AÉROPORT – CHEMIN DE LA CÔTE-DE-LIESSE

Principale porte d'entrée internationale de la métropole, l'aéroport international Montréal-Trudeau connaît un achalandage annuel de plus de 12 millions de voyageurs. Les liens de l'aéroport avec, notamment le centre-ville, méritent une attention particulière en ce qui a trait, entre autres, à la mise en valeur des accès routiers et de leurs abords. Le chemin de la Côte-de-Liesse est une voie d'accès névralgique à l'aéroport, ancrée au sein d'un vaste secteur industriel et constituant un lien important entre les autoroutes 20 et 40. En raison de son rôle stratégique, des interventions sont requises pour améliorer son image générale et désenclaver certains secteurs.

Carte 3 ▶

Carte 3 – Concept d'organisation spatiale



Le schéma reconnaît également une diversité d'immeubles, de propriétés, d'ensembles et de secteurs présentant un intérêt patrimonial et archéologique. Il consacre la valeur patrimoniale exceptionnelle du mont Royal et du Vieux-Montréal et détermine des mesures de protection et de mise en valeur qui sont propres à ces lieux. Le schéma innove en renforçant les mesures de protection proposées pour les grandes propriétés à caractère institutionnel, tout en élargissant cette pratique en vue d'inclure le patrimoine industriel et moderne.

Le schéma reconnaît un ensemble de paysages formés des composantes naturelles ou construites du territoire, ou combinant ces composantes. Au cœur de l'agglomération prédominent deux massifs : le mont Royal et le centre des affaires. Tout autour de l'île, le parcours riverain permet d'offrir des vues sur les plans d'eau et de rattacher le chapelet de noyaux villageois de même que le Vieux-Montréal, le Havre et les îles du parc Jean-Drapeau. Les ensembles regroupant les espaces verts d'importance et la zone agricole, aux extrémités est et ouest de l'île, participent à la composition des paysages champêtres.

Enfin, la Trame verte et bleue permet de relier les principaux attraits naturels et patrimoniaux du territoire en misant sur son caractère d'archipel, son centre attractif et ses aménagements en lien avec l'eau et les espaces verts de qualité.

2

LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Favoriser un cadre de vie de qualité

Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole

Mettre en valeur les territoires d'intérêt

2.1 FAVORISER UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ

Maisons en rangée

Plex en contigu

La coopérative d'habitation
Au pied du courant

L'HABITATION

L'habitation est une composante essentielle de l'équilibre social, démographique et économique d'un territoire. Elle a une incidence directe sur la qualité de vie des résidents, puisque se loger constitue un besoin fondamental de l'être humain. Une offre résidentielle incluant des produits diversifiés et abordables contribue au maintien et à l'attraction de la main-d'œuvre nécessaire à la vitalité économique et à la compétitivité d'un centre urbain à l'intérieur d'une dynamique régionale et, aussi, continentale. Une métropole capable de loger adéquatement ses travailleurs à proximité des secteurs d'emploi est plus susceptible d'attirer ou de maintenir les entreprises et, par conséquent, les emplois.

Une offre diversifiée sur le plan des coûts, des produits et des modes d'occupation permet aussi l'accueil de nouvelles clientèles telles que les étudiants et les nouveaux arrivants ainsi que le maintien d'autres segments de la population comme les familles et les personnes âgées ou seules. Globalement, l'habitation a des effets structurants sur les dynamiques urbaines, tant à l'échelle des villes que des quartiers. Elle a notamment des effets sur la stabilité résidentielle et le sentiment de sécurité, sur les processus de valorisation ou de déclin des quartiers, sur la demande en services et le dynamisme commercial.

Principales tendances en matière résidentielle

Un marché de petits logements

L'agglomération rassemble une diversité de logements, fortement marquée par ceux de type appartement (plex et immeubles à logements) qui représentent plus de 80 % du parc de logements, comparativement à 19,2 % pour la maison individuelle. Près de 65 % des logements comportent deux chambres à coucher ou moins (voir le tableau 1). Dans un contexte où l'agglomération regroupe une forte proportion de ménages d'une seule personne, où ce taux est en augmentation et où la population vieillit globalement, l'offre actuelle de logements est considérée comme bien adaptée sur le plan de la taille pour une bonne partie de la population. Par ailleurs, ces tendances démographiques ouvrent la porte à différents besoins auxquels l'habitat doit être en mesure de répondre. Parmi ceux-ci, notons la nécessité d'offrir des logements adaptés ou adaptables aux besoins des personnes présentant des limitations fonctionnelles.

Concernant la construction neuve, le marché est surtout orienté vers la production de petites unités. Il se construit en effet peu de logements de trois chambres à coucher et plus, ce qui pourrait, à terme, avoir comme effet de diminuer l'offre relative en grands logements.

Tableau 1 – Caractéristiques de l'offre résidentielle

	Autres villes liées	Montréal	Agglomération
Typologie de l'habitat (%)			
Maison individuelle[(a)]	63,8	14,1	19,2
Appartements[(b)]	36,2	85,9	80,8
Nombre de chambres à coucher			
0 ou 1 chambre	14,5	33,1	31,1
2 chambres	20,4	35,0	33,5
3 chambres	30,7	25,0	25,6
4 chambres ou plus	34,3	6,9	9,8

(*a*) Inclut les maisons unifamiliales isolées, jumelées et en rangées.
(*b*) Inclut les duplex, les appartements et la catégorie « autres ». Source: Statistique Canada, *Profil de l'enquête nationale auprès des ménages de 2011*, 2013.

Vieillissement de certains segments du parc résidentiel

Malgré son âge[2], le parc résidentiel de l'agglomération est en bon état. Une proportion non négligeable présente néanmoins des besoins majeurs en rénovation, soit 8,6 % des habitations en 2011. Pour le parc locatif, ce pourcentage atteint 9,5 %. Les immeubles nécessitant d'importantes rénovations sont assez inégalement répartis sur le territoire. Un bon nombre se concentre dans la ville de Montréal.

Un écart de prix entre l'agglomération et la banlieue

La hausse des valeurs immobilières au cours de la dernière décennie ainsi que l'écart important entre les valeurs des propriétés de l'agglomération et celles du reste de la région métropolitaine rendent plus difficile l'accès à la propriété dans l'agglomération et posent ainsi des défis sur le plan de l'abordabilité. La valeur du sol y est nettement plus élevée, particulièrement dans la partie centrale, ce qui influe sur le prix des nouveaux produits résidentiels. La construction en milieux denses et urbanisés depuis longtemps implique aussi des coûts de développement plus élevés.

L'abordabilité : un enjeu transversal

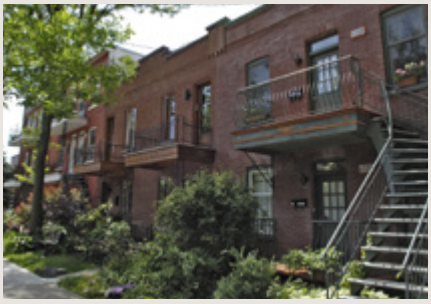
L'évolution du marché du logement, tant locatif qu'en propriété, dénote l'existence d'une forte demande et, donc, d'un grand intérêt à résider à Montréal. Elle implique en contrepartie des pressions à la hausse sur les coûts d'habitation. Le défi consiste à maintenir une offre résidentielle à la mesure de la capacité de payer des ménages et à éviter un déséquilibre spatial entre les lieux d'emploi et les secteurs résidentiels[3].

2. Les unités résidentielles construites avant 1960 représentent 42 % du parc de logements ; celles construites avant 1946, 18 % (Statistique Canada, recensement de 2011).
3. L'expression *spatial mismatch* est généralement employée pour parler de ce phénomène, particulièrement aux États-Unis.

LES VIEUX SYSTÈMES DE CHAUFFAGE ET LES GES

Dans un contexte où il est à la fois nécessaire d'améliorer la qualité du parc résidentiel et de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), la question de l'efficacité énergétique des bâtiments plus anciens et du choix de sources d'énergie à plus faible impact environnemental est particulièrement importante. Le *Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020* préconise d'ailleurs différentes mesures en ce sens, notamment le remplacement des systèmes de chauffage au mazout qui sont souvent moins efficaces et génèrent la plus forte intensité d'émissions de GES. (Ville de Montréal, *Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020*, 2013)

Maisons unifamiliales isolées



Plex en contigu

2.1 FAVORISER UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ

Duplex jumelés

La place Simon-Valois

Fidélisation des familles

Comme plusieurs métropoles nord-américaines, l'agglomération montréalaise connaît un déficit migratoire au profit du reste de la région métropolitaine. Les Montréalais qui déménagent font principalement partie des groupes d'âge 0-14 ans et 25-39 ans, groupes qui rassemblent généralement les jeunes familles avec enfants. Des efforts sont déployés depuis quelques années pour garder ces migrants sur l'île et maintenir ainsi un équilibre sociodémographique nécessaire à la vitalité des quartiers.

Les familles avec enfants recherchent particulièrement de grands logements, ce que le marché produit peu actuellement, et encore moins dans la partie centrale de l'île de Montréal. La banlieue hors de l'île en offre davantage et, surtout, à des prix moins élevés. Malgré les départs, en 2011, l'agglomération rassemble 295 695 familles avec enfants[4], ce qui représente près de la moitié (46 %) de toutes les familles avec enfants de la région métropolitaine. Ce sont des familles qui doivent pouvoir trouver un logement convenant à leurs besoins et à la mesure de leur capacité financière. Il est donc nécessaire de bonifier l'offre en logements neufs et d'assurer l'adaptation et la rénovation de ceux existants afin de répondre plus adéquatement aux besoins des familles.

Mutations de l'offre locative

L'offre locative est importante, puisqu'elle représente plus de 60 % du parc de logements de l'agglomération. Il ne s'ajoute toutefois que très peu de nouvelles constructions locatives privées. Par ailleurs, les transformations de plex en copropriétés ou en maisons unifamiliales, bien qu'elles favorisent le maintien de familles, soustraient des unités de l'offre locative. Même si le marché locatif a retrouvé un certain équilibre depuis la crise de 2001-2005[5], notamment grâce à une production soutenue de logements sociaux et communautaires, il demeure une pénurie de certains types de logements, en particulier les grands logements à loyer abordable, surtout dans la partie centrale de l'île de Montréal.

Dans l'agglomération montréalaise, 40,5 % des ménages locataires consacrent 30 % et plus de leur revenu brut aux coûts d'habitation. La part des ménages à très faible revenu est de 29,7 %[6]. Les logements sociaux et communautaires constituent un outil indéniable, non seulement pour lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale, mais aussi pour contribuer, par la construction et la rénovation, à l'amélioration des quartiers.

4. Par familles, on entend les ménages avec enfants à la maison.
5. Le taux d'inoccupation dans l'agglomération est passé de 0,6 % en 2002 à 2,9 % en 2013 (source : Société canadienne d'hypothèques et de logement, *Rapport sur le marché locatif – RMR de Montréal,* annuel : de 2001 à 2013 ; compilation : Direction de l'habitation, Ville de Montréal).
6. Selon la mesure utilisée par la CMM. Les ménages à très faible revenu sont ceux dont le revenu annuel équivaut à 50 % et moins du revenu médian des ménages du grand Montréal. En 2011, le revenu médian des ménages de la CMM était de 53 072 $ avant impôt. Les ménages à très faible revenu ont donc un revenu annuel de 26 536 $ et moins (source : Statistique Canada, recensement de 2011).

La capacité d'accueil résidentielle

La capacité d'accueil globale du territoire a été évaluée en 2011 par la caractérisation de quatre types de secteurs : les secteurs vacants à vocation économique, les terrains vacants disponibles pour la construction de logements, les secteurs à consolider ou à transformer propices à l'accueil de différentes fonctions et, enfin, la capacité d'insertion à même le milieu bâti. La capacité d'accueil résidentielle a été estimée à 175 000 logements, en considérant la réglementation alors en vigueur, les exercices de planification en cours et les projets connus y compris les projets de transformation de bâtiments. L'agglomération est donc largement en mesure d'accueillir la croissance démographique prévue d'ici 2036, soit près de 153 000 ménages[7].

Immeuble résidentiel en construction

Ensemble résidentiel récent

Dans le contexte particulier du marché résidentiel montréalais, il est nécessaire de disposer d'outils additionnels pour soutenir un développement équilibré et novateur, ce qui inclut notamment des logements destinés aux familles ainsi qu'un maintien de l'abordabilité. L'innovation en matière d'habitation est particulièrement importante pour répondre à la fois aux besoins de la population tout au long de son cycle de vie ainsi qu'aux objectifs de densification et de maintien d'une population variée. L'aménagement de secteurs déjà urbanisés implique souvent des surcoûts, y compris ceux liés à la décontamination. Les outils à développer devraient aussi aider les municipalités à stimuler et à soutenir le développement souhaité par une plus grande prise en compte de ces surcoûts.

ORIENTATION

Assurer une offre résidentielle diversifiée, sur le plan des coûts et des typologies, dans les quartiers existants et dans les secteurs à construire ou à transformer

L'agglomération montréalaise doit maintenir et renforcer son équilibre socio-démographique en proposant une offre résidentielle variée et abordable qui comprend notamment des produits destinés aux familles avec enfants. Elle doit préserver et développer la diversité sociale, économique et démographique dans les différents arrondissements et les villes qui la composent et s'assurer d'offrir un habitat de qualité pouvant être adapté en fonction des besoins évolutifs d'une population diversifiée. Pour répondre à ces enjeux, le schéma propose de travailler au développement d'une offre résidentielle variée qui s'appuie sur la construction neuve et sur l'adaptation du parc de logements existants, tout en assurant des produits abordables dans les différents segments de cette offre.

OBJECTIF

- Stimuler le développement d'une offre résidentielle équilibrée et capable de répondre à toutes les étapes du cycle de vie des ménages, en concentrant les efforts sur le comblement des lacunes observées

7. L'Institut de la statistique du Québec (ISQ) prévoit que 401 000 ménages s'ajouteront dans la CMM d'ici 2036, dont 153 000 dans l'agglomération (source : Institut de la statistique du Québec, *Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2011-2061,* édition 2014 ; traitement interne).

2.1 FAVORISER UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ

INTERVENTIONS

Le schéma propose de:

- Développer des outils destinés à guider la conception de projets résidentiels adaptés aux besoins des familles avec enfants, des aînés et des personnes ayant des limitations fonctionnelles;
- Stimuler, notamment à l'aide de programmes financiers, la construction ou la rénovation de logements répondant aux besoins des familles avec enfants;
- Poursuivre les interventions d'adaptation de domicile pour les aînés et les personnes ayant des limitations fonctionnelles;
- Stimuler, notamment à l'aide d'outils financiers et réglementaires, la lutte contre l'insalubrité, de même que le maintien en bon état et l'amélioration des logements.

OBJECTIF

- Accroître l'offre de logements abordables[8]

INTERVENTIONS

Le schéma propose de:

- Élaborer une politique d'inclusion de logements sociaux et abordables d'ici 2017;
- Élaborer un programme d'acquisition foncière pour la réalisation de projets de logement social;
- Orienter les programmes de manière à soutenir la construction de logements abordables;
- Inviter les instances publiques à considérer, au moment de se défaire d'immeubles excédentaires, la réalisation de projets incluant des logements abordables;
- Faire des représentations auprès des gouvernements de façon à:
  - Obtenir des pouvoirs réglementaires en matière d'inclusion de logements abordables et de logements de dimensions suffisantes pour les familles;
  - Pouvoir développer des outils assurant une offre résidentielle équilibrée et innovante, avec des produits familiaux et abordables, notamment à proximité des points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain;
  - Assurer la reconduction des programmes d'habitation nécessaires, dont ceux permettant la conservation du parc de logements sociaux ancien, et maintenir un niveau de financement adéquat;
  - Obtenir des ajustements réguliers aux programmes d'habitation afin de prendre en compte les conditions de réalisation propres à l'agglomération montréalaise.

LES ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

Les équipements collectifs rassemblent les immeubles abritant des activités qui répondent à différents besoins de la population en matière de santé, d'éducation, de culture, de sport et de tourisme. Ils soutiennent l'activité sociale et économique et constituent des éléments essentiels pour assurer un cadre de vie de qualité. Les grands équipements, qui s'adressent à une large population par leur mission, leur spécificité et leur capacité d'accueil, ont un effet d'attraction sur les personnes comme sur les activités et génèrent de nombreux déplacements sur le territoire. Les équipements de proximité, pour leur part, constituent souvent des composantes importantes autour desquelles la vie de quartier s'organise. Quel que soit leur rayonnement, les équipements ont un impact sur l'organisation du territoire.

8. Ce terme peut comprendre des logements sociaux et des logements privés.

Les grands équipements collectifs, majoritairement situés au centre de l'île de Montréal, remplissent des fonctions à l'échelle de la région métropolitaine ou de l'agglomération et parfois à l'échelle locale, puisqu'ils sont aussi utilisés par la population résidant à proximité. Il importe de leur assurer une localisation et une accessibilité optimales afin qu'ils puissent profiter au plus grand nombre de personnes et contribuer au rayonnement de l'agglomération. À ces grands équipements doit être ajoutée une offre locale diversifiée afin d'offrir un cadre de vie complet à la population de l'agglomération.

La classification des équipements collectifs selon leur intérêt métropolitain ou d'agglomération est effectuée uniquement à des fins d'aménagement du territoire et n'affecte aucunement le partage des compétences établi selon les lois applicables.

Les équipements de santé et de services sociaux

En raison de sa forte population et de son rôle de centre de la métropole québécoise, l'agglomération de Montréal regroupe un nombre important d'équipements de santé et de services sociaux. En plus des soins et services généraux et spécialisés offerts dans toutes les disciplines, l'agglomération rassemble une offre complète de services surspécialisés dans plusieurs centres hospitaliers universitaires, instituts universitaires, centres affiliés universitaires et établissements à vocation suprarégionale. Cette gamme de services grandement développée bénéficie à la population de l'agglomération, mais aussi à celle de l'ensemble du Québec. Les établissements montréalais fournissent d'ailleurs 61 % de leurs services surspécialisés à des patients résidant à l'extérieur de l'agglomération.

Les installations de santé d'intérêt métropolitain sont majoritairement situées au centre de l'île de Montréal, notamment au centre-ville. Une autre concentration importante se trouve au nord du mont Royal, dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce. L'est de l'île de Montréal rassemble aussi des installations spécialisées ayant une mission universitaire, notamment trois centres hospitaliers spécialisés en soins psychiatriques et un autre en cardiologie.

VOIR LA CARTE 34 – ÉQUIPEMENTS DE SANTÉ D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN ET D'AGGLOMÉRATION, À L'ANNEXE I

Équipements projetés ou en cours de réalisation et défis

Deux centres hospitaliers universitaires d'intérêt métropolitain sont en cours de réalisation : le Centre universitaire de santé McGill (CUSM) et le Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM). Ces nouveaux équipements respectent les critères de localisation énoncés dans le PMAD, puisque chacun est situé aux abords d'un point d'accès au réseau de transport en commun métropolitain, est accessible par transport actif, se trouve à l'intérieur de secteurs urbanisés et tient compte des contraintes naturelles et anthropiques. Conséquence de la construction de ces deux nouvelles installations, l'avenir des bâtiments excédentaires affiliés au CUSM et au CHUM pose un défi de requalification et de mise en valeur patrimoniale[10].

LES INSTALLATIONS DE SANTÉ SELON LEUR INTÉRÊT

Les installations de santé d'intérêt métropolitain comprennent les centres hospitaliers universitaires, les centres affiliés universitaires, les instituts universitaires et les centres hospitaliers affiliés à des universités. Celles d'intérêt d'agglomération incluent les centres hospitaliers, les centres de réadaptation, les centres de protection de l'enfance et de la jeunesse et les centres de santé et de services sociaux (CSSS) qui ne correspondent pas aux critères métropolitains[9].

Fondation de l'Hôpital de Montréal pour enfants

Le CUSM en construction

CHUM

Le CHUM en construction

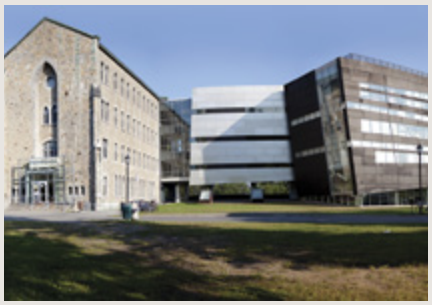
9. Les centres de réadaptation, les centres de protection de l'enfance et de la jeunesse et les CSSS ont été déterminés comme étant d'intérêt d'agglomération. Ils comptent souvent plus d'une installation ; aux fins de la représentation cartographique, seul le point de service principal ou le centre administratif de chaque équipement a été indiqué. Toutefois, l'équipement dans son ensemble est considéré comme étant d'intérêt d'agglomération.
10. En 2013, le gouvernement du Québec a mis en place un comité interministériel chargé d'étudier la question.

FAVORISER UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ

LES ÉQUIPEMENTS D'ÉDUCATION D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN

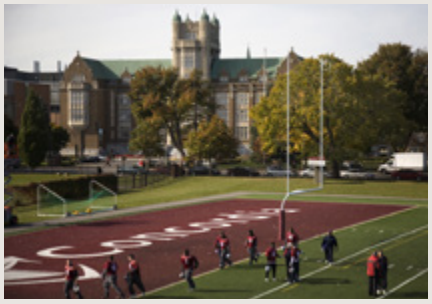
Les équipements d'intérêt métropolitain incluent les établissements universitaires, y compris les écoles affiliées, ainsi que les établissements d'enseignement collégial, dont les écoles spécialisées et les conservatoires font partie[11].

Julie Dessureault



Le Cégep Gérald-Godin

Université Concordia



Le Campus Loyola de l'Université Concordia

L'enjeu majeur que comporte l'aménagement de ces nouveaux équipements est leur bonne intégration aux quartiers d'accueil. Leur présence soulève des défis d'aménagement du domaine public et d'ajustement des réseaux de transport, notamment l'accès au réseau de métro sur le site du CUSM. Une fois ouvertes, ces grandes installations auront des impacts sur l'économie des quartiers, sur la circulation et sur la demande en logements et en services de proximité.

Est également projetée ou en cours de réalisation la consolidation de plusieurs centres hospitaliers, soit le CHU Sainte-Justine, l'Hôpital du Sacré-Cœur, l'Hôpital général juif et l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont.

Les équipements d'éducation

Les équipements d'éducation d'intérêt métropolitain sont majoritairement situés dans la partie centrale de l'île de Montréal. À la fois lieux de formation et de recherche, les institutions universitaires de l'agglomération attirent des étudiants et des chercheurs provenant de l'ensemble du Québec et, aussi, du reste du Canada et de l'étranger. Par leur présence ainsi que par leur réputation nationale ou internationale dans certains domaines, ces institutions contribuent à l'attractivité de Montréal. Elles participent aussi au développement économique et social de l'agglomération, notamment grâce aux nombreux partenariats qu'elles créent avec les entreprises et le milieu sociocommunautaire[12].

Plusieurs établissements d'enseignement collégial offrent une diversité de formations à la population de l'agglomération. De même, la spécialisation et la réputation de certains d'entre eux attirent de nombreux étudiants des différentes régions du Québec.

Les équipements éducationnels de proximité désignent les services de garde pour les enfants d'âge préscolaire ainsi que les écoles primaires et secondaires. Ces équipements constituent un élément essentiel à la qualité du cadre de vie.

VOIR LA CARTE 35 – ÉQUIPEMENTS D'ÉDUCATION D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN, À L'ANNEXE I

Équipements projetés ou en cours de réalisation et défis

Une nouvelle installation d'intérêt métropolitain est projetée : le campus d'Outremont de l'Université de Montréal. Le site prévu pour le nouveau campus respecte les critères de localisation énoncés dans le PMAD. L'aménagement du campus d'Outremont offre l'occasion de créer un quartier universitaire et résidentiel de 1300 logements sur une friche industrielle. Initiative de l'École de technologie supérieure (ETS) et de l'Université McGill, le Quartier de l'innovation constitue aussi une occasion de réhabiliter un secteur et de positionner Montréal comme métropole innovante[13].

11. Puisque les établissements d'éducation postsecondaire sont tous considérés comme étant d'intérêt métropolitain selon les critères du PMAD et que l'agglomération considère les écoles secondaires et primaires comme étant d'intérêt local, il a été décidé de ne pas nommer d'installations d'intérêt d'agglomération.
12. Office de consultation publique de Montréal, *Montréal c'est votre ville. Exprimez-la ! – Rapport de consultation sur le projet de plan de développement de Montréal,* 28 janvier 2014, p. 133.
13. L'École de technologie supérieure et l'Université McGill souhaitent développer un secteur urbain de grande qualité qui regroupera une communauté créative intégrant divers volets (industriel, de formation, de recherche, urbain, social, culturel) dans le but de contribuer au positionnement de Montréal comme carrefour d'idées et d'innovation. Ce projet implique des partenariats entre divers acteurs, notamment des organismes locaux.

À l'échelle locale, les problèmes liés au parc immobilier vieillissant des commissions scolaires, l'augmentation envisagée de la clientèle des écoles primaires et le développement de nouveaux secteurs résidentiels imposent d'apporter des ajustements à l'offre en équipements éducationnels. Les services de garde pour les enfants d'âge préscolaire, en forte demande dans un contexte de reprise de la natalité, doivent aussi être considérés dans la planification des quartiers, particulièrement dans ceux qui sont en transformation ou en développement. L'enjeu majeur réside dans les terrains disponibles pour de nouvelles constructions : leur rareté et leur prix élevé rendent difficile l'application des normes gouvernementales.

Les équipements culturels

Le territoire de l'agglomération est ponctué de divers lieux culturels : musées, centres d'exposition, salles et complexes de diffusion pluridisciplinaire ou spécialisée, centres culturels, maisons de la culture et bibliothèques. Ces équipements publics ou privés permettent aux artistes de diffuser leurs œuvres et assurent à la population un accès à la culture dans différents domaines : arts de la scène, arts visuels, arts médiatiques, architecture et design, histoire et patrimoine, lecture et création littéraire.

Alors que les grandes installations culturelles sont majoritairement concentrées au centre-ville, certains équipements tels que les bibliothèques et les maisons de la culture sont répartis sur l'ensemble du territoire. Constituant bien souvent les premiers lieux de contact de la population avec les arts et la culture, celles-ci répondent d'abord à des besoins locaux et ont une grande importance à l'échelle d'un quartier ou d'une ville.

VOIR LA CARTE 36 – ÉQUIPEMENTS CULTURELS D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN ET D'AGGLOMÉRATION, À L'ANNEXE I

Équipements projetés ou en cours de réalisation et défis

Des rénovations et des agrandissements d'importance sont prévus pour plusieurs lieux culturels comme le Musée des beaux-arts, le Musée d'art contemporain, le Jardin botanique, l'Insectarium, Pointe-à-Callière et le théâtre de Verdure[15].

LES ÉQUIPEMENTS CULTURELS SELON LEUR INTÉRÊT

Les équipements d'intérêt métropolitain comprennent :

- **Les salles ou complexes de diffusion ayant une capacité de 650 sièges et plus ;**
- **Les musées ou centres d'exposition ayant une superficie de 1000 m² et plus (excluant les salles de spectacle).**

Les équipements d'intérêt d'agglomération incluent :

- **Les salles ou complexes de diffusion ayant une capacité de 550 à 649 sièges (la salle principale d'un complexe doit avoir une capacité minimale de 425 sièges) ;**
- **Les musées ou centres d'exposition ayant une superficie de 600 m² à 999 m² ;**
- **Les installations de Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ)[14].**

La carte 36 – Équipements culturels d'intérêt métropolitain et d'agglomération indique les ensembles où se concentrent certains types d'équipements : les installations muséales de l'Espace pour la vie (Jardin botanique, Insectarium, Biodôme, Planétarium), les nombreuses salles ou complexes de diffusion du Quartier des spectacles et les institutions muséales du Vieux-Montréal, dont plusieurs sont reliées à l'histoire et au patrimoine.

Tourisme Montréal

Le musée Pointe-à-Callière

Festival International de Jazz de Montréal, Jean-François Leblanc

La place des Festivals, au Quartier des spectacles

14. Comme les installations de BAnQ ne pouvaient être déterminées d'intérêt métropolitain en l'absence de critères prévus à cet effet au PMAD, elles ont été indiquées d'intérêt d'agglomération bien que leur rayonnement dépasse largement le territoire de celle-ci.
15. Parmi les équipements majeurs construits récemment, notons la Maison symphonique, ouverte en 2011. Cette salle de 2100 sièges fait partie du complexe de diffusion de la Place des Arts.

FAVORISER UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ

LES ÉQUIPEMENTS SPORTIFS ET RÉCRÉATIFS SELON LEUR INTÉRÊT

Les équipements d'intérêt métropolitain comprennent :

- **Les équipements sportifs d'excellence qui ont une capacité de 500 sièges et plus et qui accueillent des compétitions nationales et internationales ;**
- **Les parcs d'attractions attirant un million de visiteurs et plus par année.**

Les équipements d'intérêt d'agglomération comprennent[16] :

- **Les parcs ouverts au public ou en voie de l'être relevant du conseil d'agglomération en vertu de l'article 19 (12°) de la *Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations* (RLRQ, chapitre E-20.001) ou en vertu du décret 1229-2005 concernant l'agglomération de Montréal ;**
- **Les équipements sportifs et les parcs, ouverts au public ou en voie de l'être, inscrits à l'annexe D de la *Charte de la Ville de Montréal* (RLRQ, chapitre C-11.4) ;**
- **Les équipements à caractère unique ;**
- **Les équipements d'une capacité de 500 sièges et plus faisant partie de l'un des quatre ensembles sportifs d'envergure.**

Quatre ensembles sportifs regroupant diverses installations constituent des pôles majeurs de pratique sportive pour l'agglomération et la communauté métropolitaine. Ils se distinguent notamment par leur importante capacité d'accueil, par la présence d'installations faisant partie du patrimoine sportif, par l'accueil de compétitions d'envergure et par leurs plateaux sportifs intérieurs et extérieurs réglementaires à l'échelle nationale et internationale.

En plus d'inclure la majorité des grands équipements, le centre de l'agglomération accueille de nombreux événements culturels majeurs, dont certains ont une renommée internationale. Ceux-ci investissent l'espace public et génèrent un achalandage important. Une partie du territoire fait d'ailleurs l'objet d'un aménagement depuis quelques années afin de mieux accueillir les nombreux festivals et les diverses formes de l'activité culturelle. Le projet du Quartier des spectacles vise à développer un foyer de création, de formation, de production et de diffusion culturelles d'envergure internationale, contribuant à faire de Montréal une grande métropole culturelle.

La concurrence est forte et l'agglomération doit aussi travailler à conserver son caractère attrayant à l'échelle métropolitaine. L'ouverture de salles de spectacle dans d'autres villes de la région métropolitaine pose d'ailleurs un défi quant au maintien et à l'augmentation de la fréquentation des équipements dans l'agglomération, particulièrement dans le Quartier des spectacles. Pour se distinguer, il importe de miser notamment sur la diversité et la concentration de l'offre culturelle ainsi que sur l'expérience urbaine unique qu'offrent le centre-ville et le Quartier des spectacles.

Les principaux défis en matière d'équipements culturels et d'aménagement, tels qu'ils sont présentés dans le *Plan d'action 2007-2017 de Montréal, métropole culturelle,* sont la reconnaissance, la consolidation et la mise en valeur des lieux de diffusion, l'amélioration et l'accroissement des espaces de création, de production et de diffusion ainsi que l'enrichissement de la qualité culturelle du cadre de vie.

Les équipements sportifs et récréatifs

L'agglomération rassemble une gamme variée d'équipements sportifs intérieurs et extérieurs qui inclut notamment une piste de course automobile, des stades, des piscines, des pataugeoires, des patinoires, des centres sportifs, des parcs, dont la majorité est dotée d'aires de jeu et de terrains de sport, des golfs et des marinas. Ces équipements favorisent la pratique d'activités physiques et constituent des lieux de détente, de divertissement et de socialisation.

VOIR LA CARTE 37 – ÉQUIPEMENTS SPORTIFS ET RÉCRÉATIFS D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN ET D'AGGLOMÉRATION, À L'ANNEXE I

Le stade olympique et le stade Saputo

Steve Gauvreau

Le parc Angrignon

16. Sauf s'ils correspondent aux critères d'intérêt métropolitain.

Équipements projetés ou en cours de réalisation et défis

Une nouvelle installation d'intérêt d'agglomération est en cours de réalisation : le Centre de soccer de Montréal. Les principaux défis en matière d'équipements sportifs résident dans l'entretien, la rénovation et la mise à niveau des installations existantes ainsi que dans la réalisation de nouveaux équipements. Les normes et les tendances en matière de pratique sportive évoluent, de même que les besoins de la population. Il est donc nécessaire d'adapter les équipements existants afin qu'ils puissent continuer d'accueillir des compétitions d'envergure et de constituer des lieux de pratique du sport professionnel et amateur, contribuant à être physiquement actif. Certains équipements existants, comme le Centre sportif du Parc olympique, font d'ailleurs l'objet d'importantes rénovations. L'amélioration du domaine public du pôle Maisonneuve, qui regroupe les installations de l'Espace pour la vie et du Parc olympique, est également projetée.

Les équipements de tourisme d'affaires

Plusieurs congrès, salons et foires commerciales ont lieu chaque année dans l'agglomération. Les équipements de tourisme d'affaires les plus importants sont pour la plupart situés au centre-ville ou à proximité : le Palais des congrès, les halls d'exposition de la Place Bonaventure, le stade olympique de Montréal, le Marché Bonsecours ainsi que certains grands hôtels du centre-ville. Les hôtels situés aux abords de l'aéroport forment aussi un pôle pour le tourisme d'affaires. De plus en plus de congrès, de salons et de foires sont tenus dans des installations dites moins « traditionnelles » comme des lieux de diffusion culturelle ou d'anciennes industries.

VOIR LA CARTE 38 – ÉQUIPEMENTS DE TOURISME D'AFFAIRES D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN ET D'AGGLOMÉRATION, À L'ANNEXE I

Équipements projetés ou en cours de réalisation et défis

Pour accroître l'attractivité de Montréal sur le plan du tourisme d'affaires, l'offre en équipements aurait intérêt à être bonifiée. Il est d'ailleurs projeté d'agrandir le Palais des congrès vers l'est.

ORIENTATION

Favoriser une offre complète en équipements collectifs sur l'ensemble du territoire et en assurer une accessibilité optimale

L'agglomération présente une offre variée d'équipements, dont plusieurs sont d'intérêt à l'échelle de la métropole et au-delà. L'évolution de la démographie, des besoins et du territoire commande une adaptation continuelle de ces équipements. Le schéma préconise de maintenir et d'enrichir cette offre, tout en s'assurant que celle-ci pourra bénéficier au plus grand nombre.

OBJECTIF

- Assurer une offre diversifiée en équipements collectifs de qualité dans les nouveaux quartiers comme dans les quartiers existants.

Un cadre de vie de qualité implique d'avoir facilement accès à une gamme variée de services collectifs qui répondent aux besoins d'une population diversifiée. Dans les quartiers existants, cela requiert d'améliorer les équipements en place, d'optimiser leur utilisation et d'en aménager de nouveaux qui viendront actualiser l'offre existante. Dans les nouveaux quartiers, il importe de procéder à une planification des équipements en amont, de façon à offrir tous les services dont les nouveaux résidents auront besoin.

LES ÉQUIPEMENTS DE TOURISME D'AFFAIRES SELON LEUR INTÉRÊT

Les équipements d'intérêt métropolitain comprennent les équipements de tourisme d'affaires pour la tenue de congrès, de salons et de foires commerciales ayant une superficie de 5 000 m² et plus. Ceux d'intérêt d'agglomération regroupent les équipements de tourisme d'affaires dont la superficie se situe entre 2 500 m² et 4 999 m² ainsi que le Casino de Montréal.

Tourisme Montréal, Stéphan Poulin

Le Palais des congrès de Montréal et *La Joute* de Jean-Paul Riopelle

Casino de Montréal

Le Casino de Montréal

2.1 FAVORISER UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ

La Maison culturelle et communautaire de Montréal-Nord

Patinoire dans un parc

Yien Chao

La Bibliothèque du Boisé, arrondissement de Saint-Laurent

Le Centre aquatique de Rivière-des-Prairies

INTERVENTIONS

Le schéma propose de:

- Indiquer au plan d'urbanisme les équipements existants et projetés sur le territoire et déterminer les besoins;
- Favoriser une offre diversifiée en équipements dans les quartiers existants et dans les nouveaux quartiers;
- Intégrer les besoins et l'offre en équipements collectifs municipaux dans la planification des nouveaux quartiers ou des secteurs en transformation et établir un programme d'acquisition des terrains requis pour ces équipements;
- Miser d'abord sur la complémentarité et la polyvalence des équipements existants et, s'il y a lieu, en développer de nouveaux;
- Faire des représentations auprès des gouvernements afin de prévoir dans les programmes d'investissements la mise aux normes, la rénovation et l'adaptation des équipements existants, en fonction des besoins de la population.

OBJECTIF

- Privilégier une approche de collaboration et de mise en commun des ressources pour la planification, l'aménagement et l'utilisation des équipements

Différentes instances gouvernementales, institutionnelles, municipales, communautaires et privées implantent et gèrent des équipements collectifs dans leurs domaines respectifs. Afin d'offrir une variété d'équipements adaptés aux besoins évolutifs de la population, il importe d'organiser l'action des différents acteurs sur le territoire. Compte tenu de la rareté des terrains disponibles dans l'agglomération, des coûts d'acquisition élevés et du contexte actuel de compression des finances publiques, cette collaboration est d'autant plus pertinente, voire nécessaire.

Un arrimage des démarches respectives permettrait une meilleure planification et réalisation des équipements, une mise en commun des espaces et une optimisation des ressources. La collaboration devrait concerner la planification, l'entretien et l'utilisation des nouveaux équipements et, le cas échéant, leur changement de vocation ou leur transformation, lorsque ces installations ne seraient plus en mesure d'assurer les services prévus initialement.

INTERVENTIONS

Le schéma propose de:

- Mettre en place des mécanismes de collaboration interinstitutionnelle dans les quartiers en développement ou en mutation afin de développer une offre d'équipements complète;
- Mettre en place des mécanismes de collaboration dans les quartiers existants pour compléter ou adapter l'offre de services et d'équipements collectifs.

La localisation des équipements a un impact sur l'aménagement et la structuration du territoire. Afin que ceux-ci puissent bénéficier au plus grand nombre de citoyens possible, tout en participant à l'aménagement durable du territoire et à l'attractivité de l'agglomération, le schéma propose des critères de localisation pour les équipements métropolitains déterminés selon les termes du PMAD, des critères de localisation pour les équipements d'intérêt d'agglomération ainsi qu'un objectif relatif à l'accessibilité universelle pour l'ensemble des équipements collectifs. Il s'agit aussi de s'assurer que le milieu d'implantation est en mesure d'accueillir une nouvelle installation ou que les adaptations nécessaires seront réalisées afin de favoriser une intégration harmonieuse.

OBJECTIFS

- Assurer une localisation optimale et une facilité d'accès aux équipements collectifs, soit :

Pour les nouveaux équipements d'intérêt métropolitain, une localisation :
– À moins de 1 km d'un point d'accès au réseau de transport en commun métropolitain ;
– Sur un site accessible par transport actif ;
– Dans le périmètre d'urbanisation, à proximité des secteurs urbanisés existants ;
– Tenant compte des contraintes naturelles et anthropiques.

Pour les nouveaux équipements d'intérêt d'agglomération[17] [18] :
– Être accessible par les transports collectif, actif et routier ;
– Être intégré à un secteur, existant ou projeté, où l'on retrouve des activités diversifiées ;
– Privilégier les concentrations existantes d'équipements ;
– Tenir compte des contraintes naturelles et anthropiques.

- Favoriser l'accessibilité universelle des nouveaux équipements et de ceux existants.

L'ACTIVITÉ COMMERCIALE

Une offre commerciale équilibrée est essentielle pour qu'un cadre de vie soit complet et réponde aux besoins d'une population résidante.

L'agglomération de Montréal se caractérise par une armature commerciale de proximité, avec les rues commerçantes, par une tendance à la spécialisation, par un centre-ville distinctif et par une polarisation commerciale en bordure et à l'intersection de grands carrefours et corridors autoroutiers. Depuis les années 1970, l'arrivée des centres commerciaux régionaux dans la région de Montréal marque l'amorce d'un processus de polarisation de l'offre du commerce de détail. Dans les années 1990, cette tendance s'est fortement accentuée par l'entrée en scène des grandes surfaces, parfois regroupées en mégacentres.

Ces changements ont eu une incidence importante sur la structure commerciale des quartiers traditionnels. Certaines rues commerçantes ont vu la qualité de leur offre décliner, résultat de la baisse d'achalandage causée par l'apparition de nouveaux secteurs commerciaux, alors que d'autres réagissent à ces changements en accueillant de nouvelles formes de commerces et des entreprises de services. Ces dernières s'adaptent et se transforment en s'éloignant de l'offre traditionnelle pour tendre vers une certaine spécialisation, et génèrent parfois un rayonnement de type régional.

Le centre-ville de Montréal, pour sa part, fait figure de grande destination commerciale de la région montréalaise. Il se distingue des autres pôles commerciaux, notamment par sa configuration et par une partie de son offre commerciale.

La polarisation commerciale dans la région de Montréal génère des pôles majeurs et intermédiaires. Ces derniers, toutefois, deviennent de plus en plus vulnérables face à la polarisation de l'offre commerciale dans les pôles majeurs.

Saucier + Perrotte architectes – HCMA

Image de l'entrée du Centre de soccer du Complexe environnemental de Saint-Michel

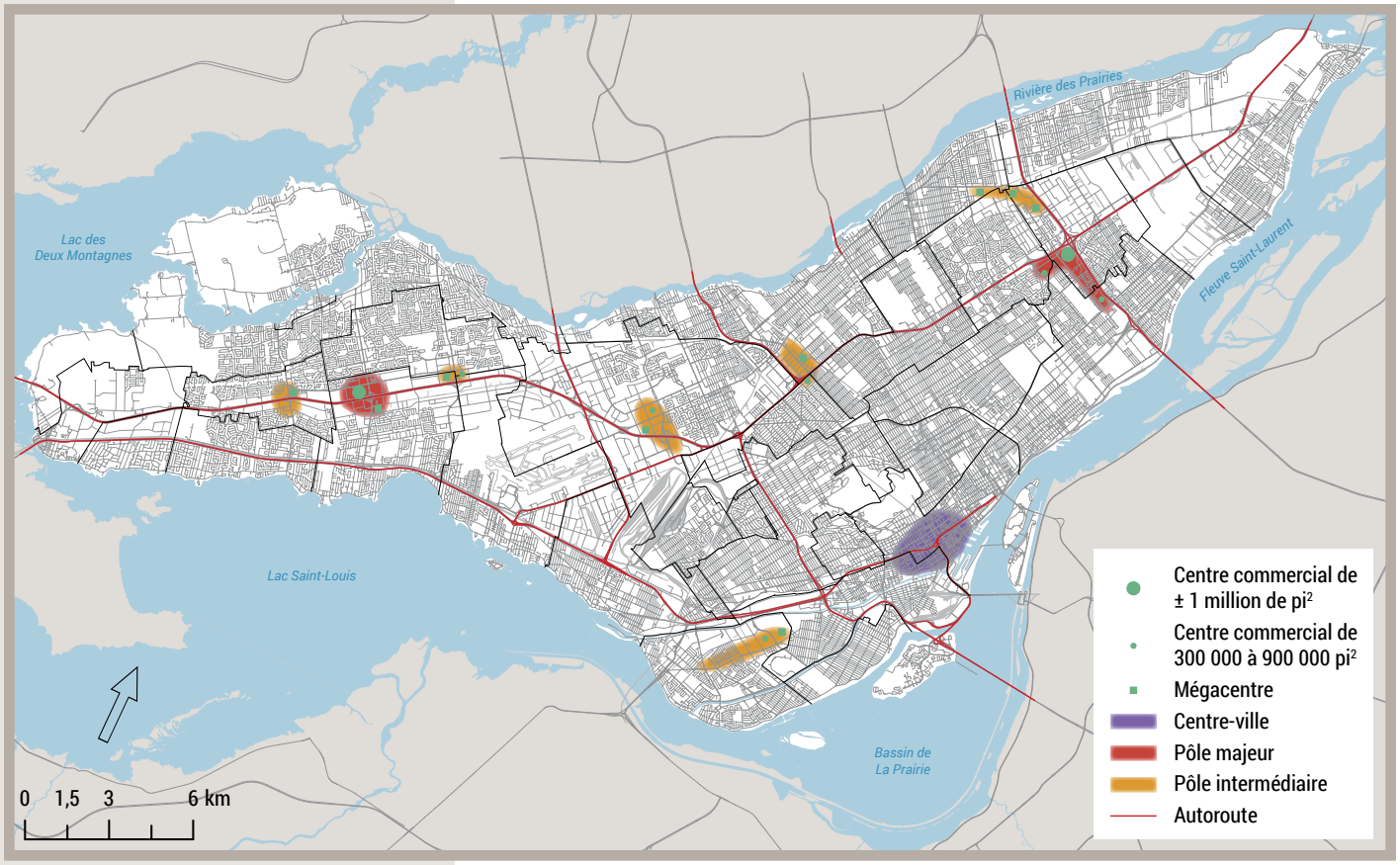
Tourisme Montréal, Jimmy Hamelin

Le Centre Eaton de Montréal

17. Pour les équipements de santé, seuls les critères relatifs aux transports ainsi qu'aux contraintes naturelles et anthropiques sont applicables.
18. Ces critères pourraient ne pas s'appliquer s'il s'agit d'un équipement qui vise la conservation, la mise en valeur ou l'interprétation *in situ* d'un milieu ou d'une ressource.

FAVORISER UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ

Carte 4 – Concentration d'établissements commerciaux



PÔLES COMMERCIAUX MÉTROPOLITAINS SUR LE TERRITOIRE DE L'AGGLOMÉRATION

1. **Centre-ville de Montréal**
2. **Pôles majeurs**

Anjou – Versailles
Ouest de l'île

3. **Pôles intermédiaires**

De l'Acadie – Métropolitain
De la Côte-Vertu
Angrignon
Henri-Bourassa – Renaude-Lapointe
Saint-Charles – Route transcanadienne
Des Sources – Route transcanadienne

ORIENTATION

Préserver, consolider et diversifier l'activité commerciale dans une perspective de cadre de vie complet

OBJECTIFS

- Privilégier la consolidation et la valorisation des pôles commerciaux indiqués à la carte 4 – Concentration d'établissements commerciaux, ainsi que l'activité commerciale des rues, des axes et des centres commerciaux

Tourisme Montréal, Stéphan Poulin

L'activité commerciale de l'avenue Bernard

Tourisme Montréal, Stéphan Poulin

L'activité commerciale de l'avenue du Mont-Royal

- Soutenir la fonction commerciale afin d'assurer la complémentarité de l'offre commerciale sur l'ensemble du territoire, notamment par le maintien des rues commerçantes à caractère traditionnel
- Optimiser les retombées positives du développement commercial sur la structure commerciale d'ensemble
- Assurer l'intégration harmonieuse de la fonction commerciale aux autres activités de la ville

INTERVENTIONS

Le schéma propose de:

- Instaurer ou renforcer les mesures réglementaires appropriées afin de maintenir et de consolider l'activité commerciale des rues, des axes et des centres commerciaux;
- Dans les secteurs établis, limiter l'activité commerciale aux emplacements jugés pertinents;
- Élaborer un plan de mise en valeur et de développement adapté à la spécificité des rues commerçantes (plan commerce);
- Au sein des pôles majeurs, déterminer des objectifs et des critères de planification afin de développer une vision cohérente, de favoriser une cohabitation harmonieuse avec les secteurs d'emploi, de valider le potentiel de développement résidentiel en tenant compte des besoins en équipements collectifs et d'incorporer des critères de qualité de l'aménagement et de l'architecture;
- Assurer que le traitement des rues, des axes et des centres commerciaux vise à accroître les interactions entre les commerces, le domaine public et les autres activités;
- Mettre en place ou poursuivre des programmes de soutien pour les immeubles à usage commercial qui répondent à des objectifs adaptés au contexte particulier de chaque dynamique commerciale;
- Amorcer une réflexion sur les centres commerciaux de petite taille ou sous-utilisés et sur les secteurs commerciaux en déclin, pour assurer une requalification ou une transformation;
- Assurer un accès en transports collectif et actif aux différents pôles commerciaux ainsi qu'aux rues, axes et centres commerciaux;
- Encadrer la localisation et l'implantation des commerces structurants selon les critères suivants:

  Localisation

  – Contribuer à la consolidation des pôles majeurs et intermédiaires identifiés à la carte 4 – Concentration d'établissements commerciaux;
  – Contribuer au renforcement des pôles d'emploi indiqués à la carte 8 – Pôles économiques de l'agglomération de Montréal;
  – Offrir une desserte adéquate en transport collectif;
  – Ne pas compromettre les efforts de protection et de mise en valeur des territoires d'intérêt;
  – Utiliser en priorité les terrains vacants à vocation commerciale, notamment ceux du centre-ville lorsque l'activité commerciale s'y prête;

  Implantation

  – Intégrer les principes du développement durable dans l'aménagement des bâtiments et des espaces extérieurs;
  – Favoriser l'aménagement de façades de qualité.

LES COMMERCES DE PROXIMITÉ

Une part importante de la structure commerciale de l'agglomération de Montréal s'est toujours caractérisée par une organisation de proximité, enracinée dans les quartiers traditionnels. Chaque quartier ou voisinage possède sa rue commerçante et parfois, depuis l'après-guerre, un centre commercial de quartier. La rue commerçante fait partie du cœur du quartier ou du voisinage et regroupe une série de commerces et de services de proximité qui répondent aux besoins de la population du quartier ou du voisinage.

Des équipements collectifs et des espaces verts peuvent se greffer à cette dynamique commerciale de proximité et générer une animation urbaine.

Tourisme Montréal, Stéphan Poulin

L'activité commerciale de l'avenue Laurier Ouest

PLAN COMMERCE

Le Plan commerce porte sur les trois axes de développement suivants:

- **Miser sur le centre-ville;**
- **Saisir l'opportunité d'améliorer les milieux commerciaux avec les chantiers majeurs;**
- **Développer une approche intégrée de l'offre commerciale.**

2.1 FAVORISER UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ

L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LA MOBILITÉ

Géographiquement, le territoire de l'agglomération de Montréal se distingue par son caractère d'archipel, par les configurations dominantes de sa topographie, notamment le mont Royal, et par une succession de terrasses (les plus marquantes étant la terrasse Sherbrooke, le coteau Saint-Louis et les vallons formés par les dépressions des cours d'eau existants ou anciens).

Le territoire se caractérise aussi par la diversité des milieux bâtis, héritages successifs des différentes périodes d'urbanisation. Les quartiers prennent souvent forme à partir d'éléments structurants du passé comme les tracés fondateurs, l'orientation d'une grille de rues selon le parcellaire agricole d'origine ou encore l'orientation d'une grille de rues planifiée. Le tissu urbain varie d'un secteur à l'autre de l'agglomération et ses caractéristiques (la densité du cadre bâti, l'échelle de la trame viaire ou du parcellaire, le gabarit et la volumétrie des constructions, les langages architecturaux dominants, etc.) contribuent à créer une identité propre à chaque milieu.

Les bâtiments participent au caractère de la rue et jouent un rôle important dans la qualité d'un cadre de vie. L'harmonie architecturale des bâtiments d'un voisinage, malgré les différences entre les époques de construction ou les compositions architecturales, doit avoir préséance. L'architecture de qualité se caractérise par sa capacité à s'inscrire dans un contexte existant, à respecter le caractère de la rue et du cadre bâti immédiat, à intégrer des principes de développement durable et à générer une convivialité pour les occupants.

La consolidation et la transformation nécessaires de certains secteurs en désuétude entraînent la reconstruction de la ville sur elle-même. Ces opérations présentent des occasions de renouvellement urbain et d'accueil de nouveaux ménages. La volonté de soutenir la création de milieux de vie compacts et diversifiés doit se réaliser dans le respect des spécificités de chaque milieu, à la lumière d'une bonne compréhension de la relation entre la ville et son site.

La rue McTavish, une initiative qui valorise la primauté du piéton

Les lieux publics font partie intégrante des nouveaux quartiers et leur conception doit viser à créer des espaces de socialisation qui permettront de répondre aux divers besoins de leurs utilisateurs, notamment les personnes à mobilité réduite, en intégrant les principes de l'accessibilité universelle. L'organisation des quartiers, par la densité du bâti, par la diversité des fonctions, par la présence du transport collectif ainsi que par la qualité des aménagements du domaine public, exerce une forte influence sur la façon dont les citoyens se déplacent pour mener leurs activités quotidiennes.

Le cadre urbain montréalais favorise généralement les déplacements à vélo et à pied et contribue ainsi à un mode de vie physiquement actif. Il est donc souhaitable d'encourager le développement de ces modes de déplacement afin de diminuer la dépendance à l'automobile, notamment par des aménagements destinés à réduire l'impact de l'automobile dans les quartiers. Il s'agit de renforcer la place du piéton et du cycliste sur le domaine public et d'assurer la convivialité et la sécurité de ces déplacements par des moyens tels que des mesures d'apaisement de la circulation, des liens cyclables, des promenades urbaines, etc.

Le design urbain permet l'intégration d'un savoir créatif à un processus d'élaboration, de consolidation ou de rehaussement de la qualité d'un cadre de vie. Cette créativité prend notamment en considération la persistance des traits caractéristiques d'un cadre de vie, malgré l'évolution de son tissu urbain. Le design urbain permet aussi de proposer des formes contemporaines qui comportent une réinterprétation des traits caractéristiques de l'identité montréalaise. L'amalgame de ces traits, de la créativité de nos concepteurs et des influences des courants internationaux produit un environnement contemporain authentiquement montréalais. Les principes mis de l'avant par le U.S. Green Building Council pour le développement de quartiers de type LEED ND peuvent servir de référence pour réaliser l'orientation ainsi que les objectifs et les interventions qui suivent.

Intersection avec saillies de trottoirs qui favorisent la sécurité du piéton

ORIENTATION

Favoriser l'aménagement d'un cadre de vie qui respecte les spécificités des milieux

OBJECTIFS

- Favoriser des aménagements respectant les spécificités de la trame urbaine, du cadre bâti et des caractéristiques naturelles des différents milieux
- Favoriser une intensification et une diversification des activités urbaines aux abords des points d'accès au réseau de transport collectif, tout en assurant la complémentarité avec les autres modes (terminus d'autobus, support à vélo, aménagement pour le piéton)

2.1 FAVORISER UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ

Partenariat du Quartier des spectacles, Martine Doyon

***21 balançoires,* installation éphémère sur le domaine public, créant un espace de socialisation**

Le pavillon d'accueil du Complexe environnemental de Saint-Michel, un exemple d'architecture innovante

- Favoriser la conception de quartiers qui incitent à un mode de vie physiquement actif par des déplacements à pied et à vélo et réduire la dépendance à l'automobile
- Favoriser une architecture innovante, performante sur le plan environnemental et intégrée à son milieu
- Intégrer les principes de l'accessibilité universelle dans la conception des projets d'aménagement du domaine public et d'architecture

INTERVENTIONS

Le schéma propose de:

- Concevoir des aménagements basés sur une lecture historique du territoire;
- Poursuivre la mise en place d'aménagements favorisant la circulation sécuritaire des piétons et des cyclistes;
- Poursuivre la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation au sein des quartiers;
- Développer le réseau cyclable de manière à relier les différents pôles d'activité et à assurer sa continuité en complémentarité avec le transport collectif;
- Concevoir et réaliser des aménagements respectant les spécificités historiques des quartiers et intégrés à des initiatives valorisant la primauté du piéton (quartiers verts, zones à caractère piéton, rue partagée, etc.), notamment dans les quartiers centraux des municipalités;
- Reconnaître les tracés fondateurs[19] afin que les aménagements prennent en considération leur importance historique;
- Concevoir des projets d'architecture permettant d'atteindre une efficacité énergétique optimale, en misant prioritairement sur des approches bioclimatiques (solutions passives: énergie solaire, ventilation, éclairage naturel, isolation, etc.);
- Concevoir des aménagements respectant les principes de l'accessibilité universelle.

Aménagement contemporain en milieu patrimonial basé sur une lecture historique du quartier

19. Recensés dans les cahiers du patrimoine urbain réalisés par la Ville de Montréal de 2003 à 2004 dans le cadre de l'élaboration du *Plan d'urbanisme de Montréal de 2004.* Cet inventaire est disponible sur le site de la Ville, à l'adresse suivante: ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2240,2893649&_dad=portal&_schema=PORTAL.

L'ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

L'adaptation aux changements climatiques par la lutte contre les îlots de chaleur, le verdissement et la gestion des eaux pluviales

Les îlots de chaleur

Le territoire de l'agglomération, qui est largement urbanisé, accueille son lot de véhicules, d'industries et de divers systèmes qui génèrent de la chaleur. En été, les conditions sont réunies pour voir apparaître le phénomène des « îlots de chaleur ».

C'est surtout en période de chaleur accablante ou extrême que les îlots de chaleur, combinés ou non au smog, créent des situations à risque pour la santé des personnes vulnérables, notamment les enfants, les personnes âgées et les personnes souffrant de problèmes cardiovasculaires ou respiratoires. La présence d'îlots de chaleur dans les quartiers résidentiels aura plus d'impact sur ces citoyens ainsi que sur les personnes défavorisées. En effet, ces dernières ont généralement moins accès à la climatisation, à des piscines ou à des lieux ombragés, autant de moyens d'atténuer l'effet néfaste de la chaleur sur le corps humain. Or, les changements climatiques entraîneront des récurrences plus fréquentes de canicules[21].

Les îlots de chaleur couvrent 28 % de la zone urbaine de l'agglomération de Montréal. Le phénomène se concentre sur des terrains voués aux activités industrielles et commerciales, souvent caractérisés par la présence de vastes aires de stationnement et de grands toits plats qui absorbent d'importantes quantités de rayonnement solaire. Cette concentration du phénomène s'explique aussi par le fait que ces espaces manquent âprement d'arbres.

Environ le tiers des secteurs résidentiels de l'agglomération de Montréal est affecté par les îlots de chaleur. Cette situation est préoccupante pour la qualité de vie des résidents de ces secteurs, puisque c'est souvent à la maison que les citoyens exercent des activités (sommeil, repas et loisirs) qui risquent davantage de leur faire ressentir les inconforts liés à la chaleur.

Jeu d'eau pour enfants

LES SURFACES MINÉRALISÉES ET L'ÎLOT DE CHALEUR

« Les îlots de chaleur se définissent comme des zones urbanisées, caractérisées par des températures estivales plus élevées que l'environnement immédiat avec des différences qui varient selon les auteurs de 5 à 10 °C.[20] »

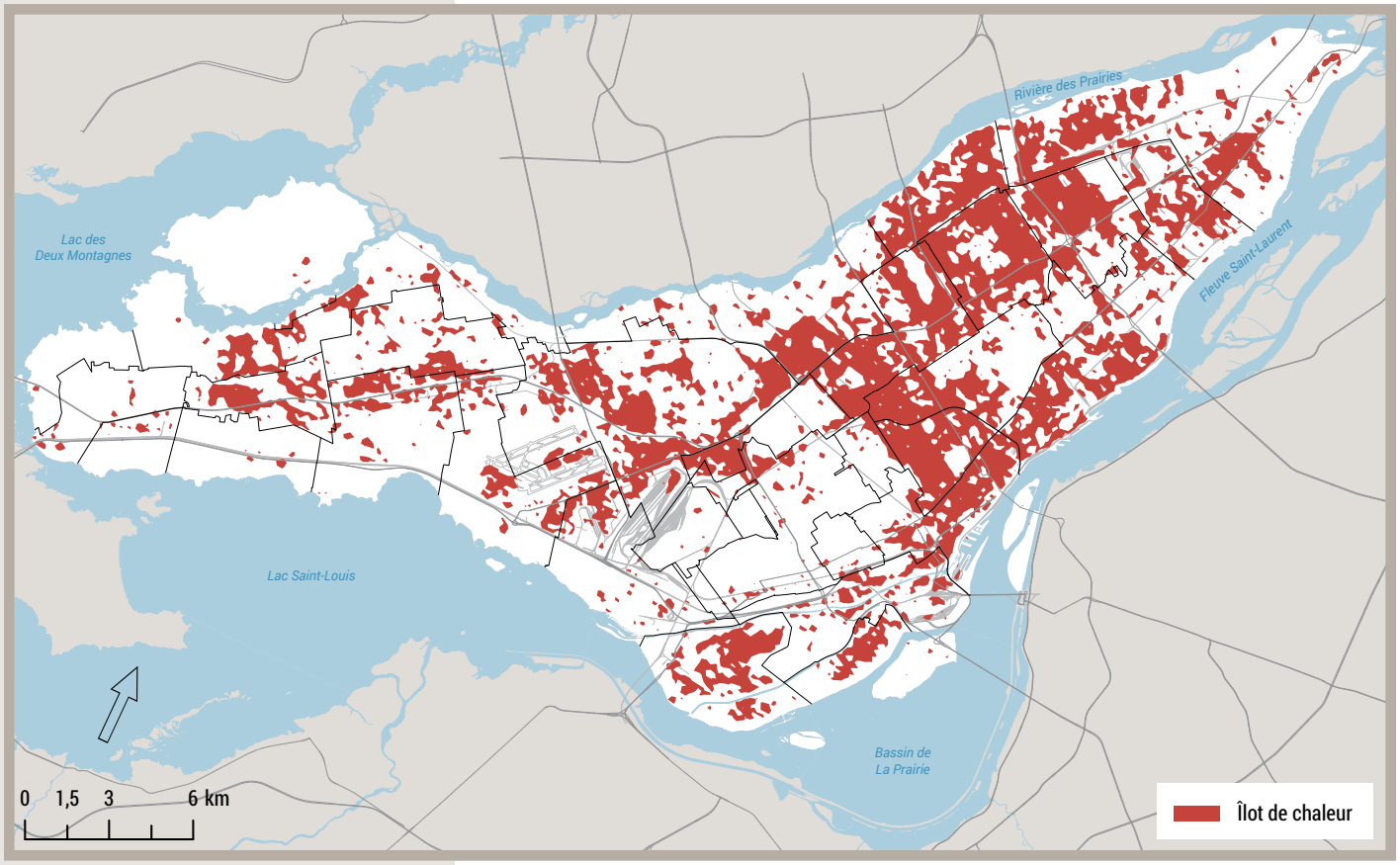
Les grandes régions urbaines comme Montréal sont particulièrement touchées par ce phénomène, puisque les surfaces minéralisées, y compris certains types de toits, tendent à absorber le rayonnement solaire de façon importante le jour, pour relâcher la chaleur ainsi accumulée durant la nuit. L'augmentation des températures de surface participe à la détérioration de la qualité de l'air et à l'accroissement de la demande énergétique en été, liée principalement à la climatisation.

CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Les changements climatiques définissent toute modification durable d'une ou de plusieurs des caractéristiques statistiques des variables du climat (p. ex. : la température et les précipitations) d'une région donnée. Concrètement, on estime les changements climatiques à venir en comparant un climat projeté pour un horizon futur (p. ex. : 2041-2070) à un climat du passé (p. ex. : 1971-2000). Les changements climatiques peuvent se traduire par des modifications dans la moyenne, dans la variabilité ou encore dans la fréquence et/ou l'intensité et/ou la durée des événements extrêmes. Les changements climatiques peuvent même entraîner l'apparition de phénomènes auparavant inexistants dans une région. (Source : Ouranos)

20. F. Cavayas et Y. Beaudoin, *Étude des biotopes urbains et périurbains de la CMM – volets 1 et 2, Rapport destiné au CRE de Laval,* janvier 2008.
21. Vescovi et collab., « Assessing public health risk due to extremely high temperature events : climate and social parameters », *Climate Research,* vol. 30, p. 71-78, 2005.

Carte 5 – Îlots de chaleur



Source : image du satellite Landsat V du 14 juillet 2011, traitée par le groupe de recherche sur les îlots de chaleur du Département de géographie de l'UQAM.

Analyse et adaptation : Ville de Montréal, températures de surface situées entre 29,89 °C et 42,66 °C.

LA CANOPÉE ET L'INDICE DE CANOPÉE

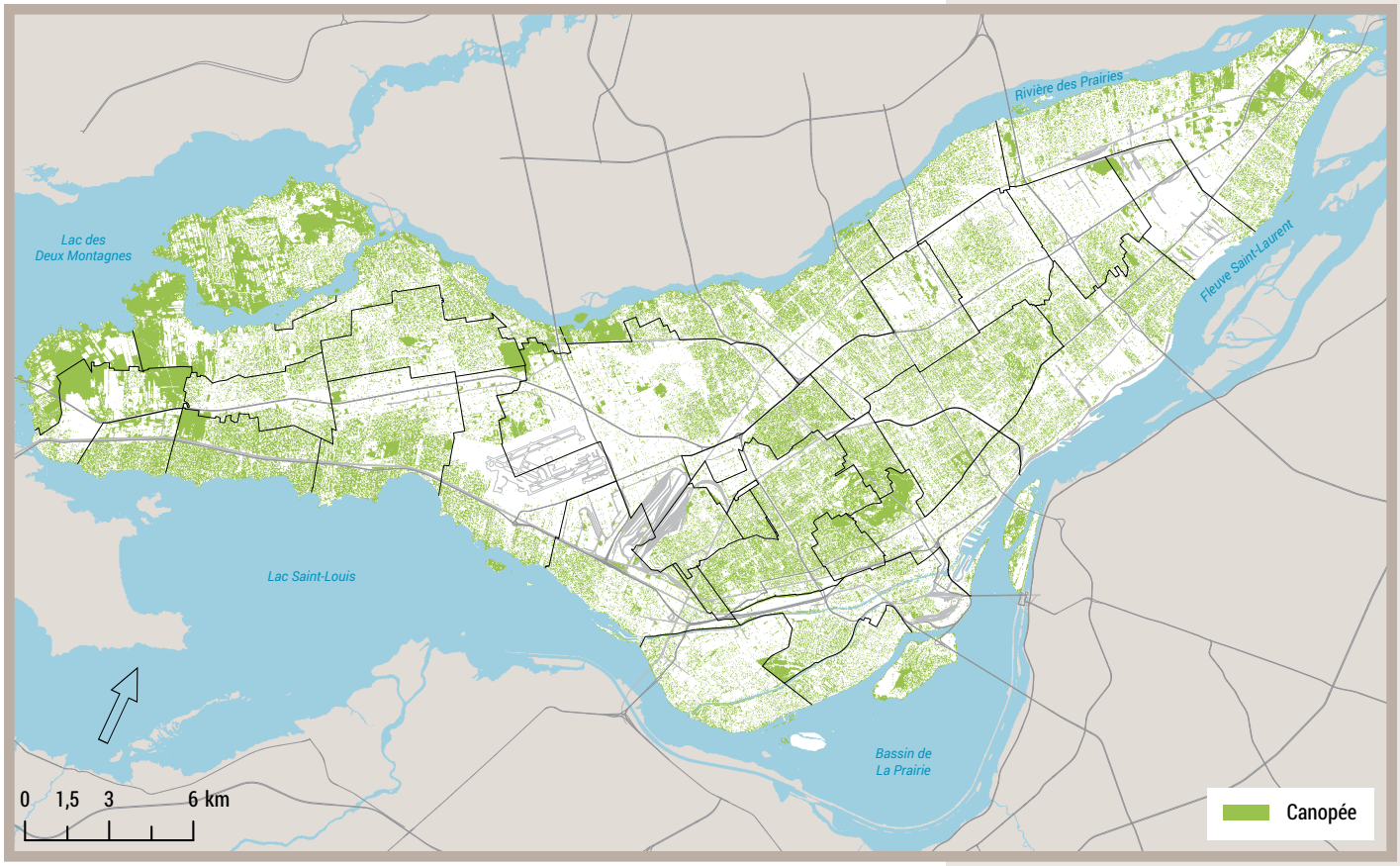
La canopée désigne la superficie occupée par les branches et les feuilles des arbres appelée « couronne foliaire ». Le rapport entre la superficie de la projection au sol de l'ensemble des couronnes foliaires des arbres de plus de trois mètres de hauteur d'un territoire donné et la surface totale de ce territoire donne l'indice de canopée. Le plan d'action Canopée propose la plantation de 300 000 arbres de 2012 à 2022 pour augmenter l'indice de canopée sur le territoire de l'agglomération à 25 % d'ici 2025.

La canopée ou le couvert arborescent

Les arbres qui composent la forêt urbaine de l'agglomération de Montréal contribuent à marquer le paysage[22] et à verdir le cadre de vie. Ils apportent également un lot d'avantages environnementaux, sociaux et économiques qui incitent à augmenter le couvert arborescent montréalais. Ce couvert arborescent, appelé aussi « canopée », se mesure à l'aide de l'indice de canopée. Selon cet indice, la canopée occupait, en 2007, 20,3 % du territoire de l'agglomération. La carte de la canopée montre comment se distribue cette canopée sur le territoire de l'agglomération. Cet indice de verdissement montre que certains secteurs sont davantage pourvus.

22. Pour les fonctions esthétiques des arbres, se référer à la section 2.3, « Mettre en valeur les territoires d'intérêt ».

Carte 6 – Canopée



Tirée de l'étude *La canopée montréalaise 2011.*

AVANTAGES DES ARBRES ET DE LA VERDURE

Environnementaux

Biodiversité, ombrage réduisant les effets de la chaleur, rétention des eaux pluviales, assainissement de l'air.

Sociaux

Création de lieux de qualité pour retenir familles et travailleurs ; diminution du stress urbain ; plus grande fréquentation des places extérieures et socialisation.

Économiques

Augmentation de la valeur foncière des propriétés, économies en climatisation.

Toutefois, la forêt urbaine montréalaise est actuellement menacée par l'agrile du frêne, un insecte ravageur exotique qui constitue aujourd'hui la plus grande menace pour la forêt urbaine et les bois de l'agglomération. Ce coléoptère venu d'Asie s'attaque indifféremment à toutes les espèces de frênes et entraîne leur mort au bout de 2 à 5 ans. Or, les frênes représentent une grande part (environ 20 %) des arbres des terrains de la Ville de Montréal. Ils sont très présents dans les peuplements forestiers des grands parcs de l'agglomération et autres milieux naturels. L'infestation pourrait faire reculer la canopée de 2 % à 3 % sur un horizon de 15 ans. D'autres insectes ravageurs (ex. : longicorne asiatique) présentent des risques pour la survie de différentes espèces d'arbres. Il importera

Michigan State University, David Cappaert

Agrile du frêne adulte

Stationnement écologique aux Habitations Jeanne-Mance

STATIONNEMENTS « ÉCOLOGIQUES »

Le Bureau de normalisation du Québec (BNQ) a produit en 2013 un guide à l'intention des concepteurs d'aires de stationnement hors rue. Ce guide, qui intègre les préoccupations liées à la réduction des îlots de chaleur et à la gestion des eaux pluviales, n'est pas une norme en tant que telle. Il fournit toutefois des recommandations et des suggestions sur la réalisation de certains ouvrages comme les aménagements paysagers et les surfaces de roulement.[23]

d'assurer un dépistage précoce des ravageurs déjà introduits sur le territoire ou pouvant l'être et d'appliquer les mesures de lutte appropriées.

Même sans agent perturbateur externe, la forêt urbaine décline lorsque les arbres vieillissent et dépassent leur stade de maturité, amorçant ainsi leur dépérissement. La perte simultanée d'arbres dans une même rue ou un même quartier entraîne un changement radical du cadre de vie. C'est pourquoi il importe de remplacer rapidement les arbres morts ou abattus et de bien planifier les plantations tant en matière de diversité des espèces que de distribution spatiale. Il va sans dire que la protection des arbres existants, en diminuant les dommages et l'abattage injustifié et en apportant les conditions nécessaires à leur croissance, revêt aussi une grande importance pour le maintien de la canopée.

Les eaux pluviales et les risques d'inondation

Les changements climatiques modifieront la fréquence et l'intensité des précipitations. Puisque les sols sont de plus en plus imperméabilisés, les conditions sont réunies pour que le ruissellement des eaux augmente en volume. Lors de fortes pluies, les risques de refoulements d'égout et d'inondations augmentent, alors que le réseau de drainage devient saturé. Ces incidents constituent des dangers pour les personnes et occasionnent des pertes matérielles et financières substantielles pour l'administration municipale et les résidents. Là où le réseau d'assainissement est de type unitaire, notamment, les débits excédentaires composés d'eaux usées et d'eaux pluviales sont rejetés directement dans les cours d'eau, sans subir de traitement. Cela peut être néfaste pour les écosystèmes et compromettre certains usages des plans d'eau.

Les pratiques de gestion optimale des eaux pluviales (PGO) visent à agir en complément et en amont du réseau de drainage. Généralement associées à des infrastructures « vertes », les PGO sont des aménagements végétalisés visant à ralentir le ruissellement et à offrir une capacité de stockage des eaux pluviales. Cette complémentarité des infrastructures vertes avec le réseau de drainage contribue à augmenter le niveau de service de celui-ci, en sus des autres bénéfices écologiques obtenus (ex. : verdissement).

Certaines zones de dépression topographique, appelées « cuvettes », sont soumises à des inondations plus fréquentes. Ces cuvettes sont plus affectées par les eaux de ruissellement qui y convergent en raison de la topographie. Si d'autres conditions sont réunies, telles que la présence d'anciens cours d'eau souterrains, les risques d'inondations sont augmentés en cas de fortes pluies. Contrairement à la majorité des cas de refoulement ou d'inondation qui peuvent se régler par des mesures simples, comme la déconnexion des drains de toit ou l'installation de clapets antiretour, les cuvettes sont problématiques en milieu urbain dense. Il y a peu ou pas de solutions viables pour y remédier. Ainsi, le surdimensionnement des infrastructures est très coûteux et n'élimine pas le niveau de risque, il ne fait que le déplacer.

C'est pourquoi, dans un souci de prévention, les constructions se trouvant dans ces zones de contraintes particulières doivent être adaptées. Lorsque cela est possible, il est recommandé d'aménager les cuvettes de manière à permettre des usages inondables pendant une courte période (ex. : parc, espace vert, etc.)[24].

23. BNQ, *Lutte aux îlots de chaleur urbains – Aménagement des aires de stationnement – Guide à l'intention des concepteurs,* BNQ-3019-190/2013, première édition, 14-02-2013.
24. Ce type d'aménagement doit être planifié avec précaution, en considérant que les espaces verts inondés périodiquement peuvent être propices à la prolifération d'espèces exotiques envahissantes telles que le phragmite.

Pour améliorer la qualité des eaux de ruissellement et en réduire les quantités, il faudra donc toujours prévoir l'implantation progressive d'infrastructures de captage, de rétention et d'infiltration des eaux de pluie. En complément, il faudra encourager les pratiques liées aux infrastructures vertes qui visent à faire des eaux pluviales un élément contribuant à l'amélioration du cadre de vie.

ORIENTATION

Assurer la réduction des risques associés aux impacts des changements climatiques

OBJECTIFS

- Adopter les mesures appropriées pour lutter contre les îlots de chaleur
- Augmenter l'indice de canopée à 25 % d'ici 2025 ainsi que le verdissement général du territoire
- Réduire la quantité et améliorer la qualité des eaux de ruissellement

INTERVENTIONS

Des mesures sont prévues au document complémentaire.

De plus, le schéma propose de:

- Tenir compte de la topographie et du fonctionnement du réseau de drainage afin de déterminer les zones de contraintes, où la réglementation doit régir les usages affectés et définir des formes de bâtis favorisant l'immunisation contre les inondations en sous-sol;
- Favoriser le ralentissement et la rétention en surface des eaux de ruissellement afin de compenser l'intensification des pluies qui résulte des changements climatiques;
- Harmoniser la réglementation sur la rétention des eaux pluviales, en y incluant notamment des critères de conception d'infrastructures vertes;
- Favoriser l'utilisation des eaux de ruissellement pour améliorer l'apport en eau dans les milieux naturels, notamment les cours d'eau intérieurs, de manière à soulager le réseau de drainage et à assurer le maintien des écosystèmes;
- Aménager les aires de stationnement extérieures en s'inspirant du *Guide à l'intention des concepteurs* du Bureau de normalisation du Québec;
- Mettre en œuvre des mesures de lutte contre l'agrile du frêne sur les terrains publics et privés de l'agglomération;
- Mettre en œuvre des mesures de plantation d'arbres sur les terrains de l'agglomération.

TOITS VÉGÉTALISÉS

La Ville de Montréal a publié un guide technique pour la construction de toits végétalisés. Ce guide indique la démarche à suivre en vue de s'assurer que ce type de toits atteigne les mêmes objectifs que ceux fixés par le Code de construction du Québec en matière de sécurité des personnes et de protection contre l'incendie et les dommages. Il s'applique à la conception de toits végétalisés pour les bâtiments régis par la réglementation de la construction de la Ville de Montréal, soit ceux exemptés de l'application du Code. Pour les bâtiments régis par le Code, il faut se référer à la Régie du bâtiment du Québec.

PLAN D'ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Un premier plan d'adaptation aux changements climatiques pour le territoire de l'agglomération est en préparation pour 2015. Il permettra de limiter les conséquences négatives du climat changeant et de profiter des bénéfices potentiels.

Ce plan vise à intégrer les enjeux climatiques autant dans la planification du territoire que dans les opérations d'entretien et de réfection, en tenant compte des contraintes et des opportunités associées aux changements climatiques. Il proposera une série de mesures destinées, entre autres, à contrer les îlots de chaleur, à retenir les eaux de pluie, et à augmenter la résilience des infrastructures et des bâtiments.

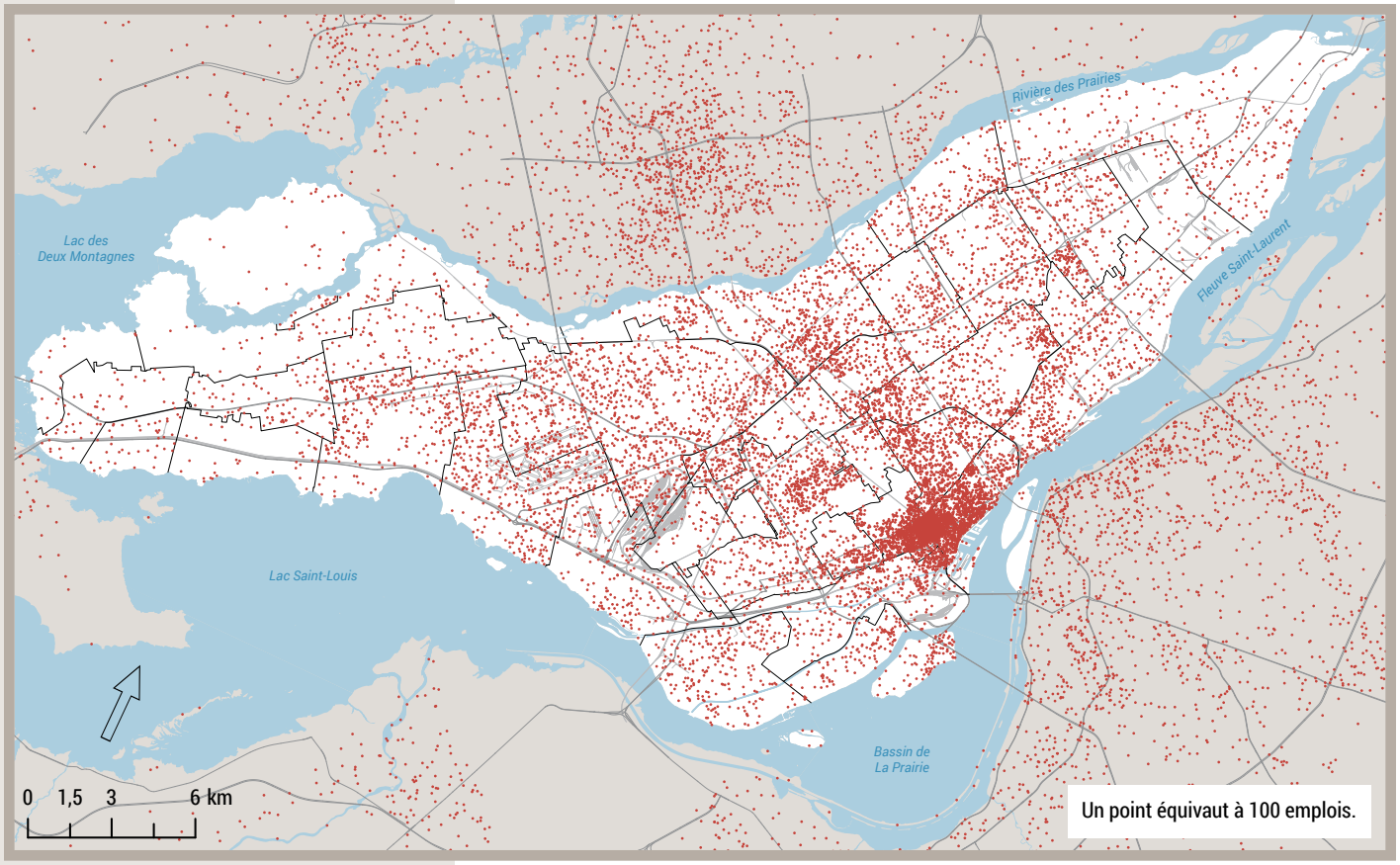
Les mesures d'adaptation en lien avec l'aménagement du territoire qui sont proposées dans le schéma seront donc complétées par des mesures de ce plan.

2.2 SOUTENIR LE DYNAMISME DE L'AGGLOMÉRATION ET DU CENTRE DE LA MÉTROPOLE

LES SECTEURS D'EMPLOI

Au cours des 25 dernières années, l'économie de la région de Montréal a connu une mutation spatiale. L'emploi est plus dispersé sur le territoire qu'il ne l'était dans les années 1980, même s'il demeure concentré autour du centre-ville (voir la carte 7 – Distribution de l'emploi métropolitain en 2011). L'agglomération de Montréal comprend 64 % des emplois métropolitains (1,1 million sur 1,8 million), ce qui en fait le plus important centre économique de la région et du Québec. L'accès à ces secteurs d'emploi demeure névralgique pour maintenir le dynamisme de la métropole.

Carte 7 – Distribution de l'emploi métropolitain en 2011



Tiré de : Statistique Canada, *Enquête nationale auprès des ménages 2011.*
Traitements personnalisés selon les lieux de travail.
Compilation : *Montréal en statistiques,* Ville de Montréal.

L'économie de l'agglomération de Montréal est forte et variée. Même si elle a perdu des emplois au cours des dernières années, l'agglomération conserve le plus grand nombre d'emplois de la région en termes absolus, dont un grand pourcentage est à haut contenu de savoir. En 2011, le secteur tertiaire[25] représente, à lui seul, 87 % des emplois de l'île, soit plus d'un million d'emplois. Dans le reste de la région, les 530 000 emplois du tertiaire constituent une part de 81 %.

25. Le tertiaire comprend les services gouvernementaux ainsi que les services de consommation et de production. Ces services correspondent aux services publics (22) et aux services divers (41-91) du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), publié par Statistique Canada.

VOIR LE TABLEAU 3 – DISTRIBUTION DES EMPLOIS (EN %) SELON LES GRANDS SECTEURS D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE, 2011, À L'ANNEXE II

La transformation de l'économie au cours des dernières décennies a profondément marqué la distribution de l'emploi dans l'agglomération et le reste de la région métropolitaine. Comme l'indique le tableau 4 – Répartition de l'emploi par secteurs d'activité économique, 1981-2011, certains secteurs liés au tertiaire ont connu d'importants gains d'emplois depuis 1981 dans l'agglomération. C'est notamment le cas du secteur des services aux entreprises[26], le plus important moteur de création d'emplois de 1981 à 2011, ainsi que des services publics, d'enseignement et de santé, avec des gains de plus de 200 000 emplois. En revanche, l'agglomération a perdu 132 430 emplois dans le secteur de la fabrication durant cette même période, dont 50 000 dépendaient de l'industrie du vêtement. D'autres industries du secteur de la fabrication ont essuyé de lourdes pertes sur l'île durant cette même période, notamment la pétrochimie (-15 595 emplois) et les métaux (-30 120 emplois).

VOIR LE TABLEAU 4 – RÉPARTITION DE L'EMPLOI PAR SECTEURS D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE, 1981-2011, À L'ANNEXE II

À l'instar de certains secteurs industriels, le secteur tertiaire connaît une période de grande transformation en raison de la part croissante du tertiaire moteur[27]. Ce dernier regroupe les services plus spécialisés comme l'information, la culture, les finances et les assurances, de même que les services immobiliers, professionnels, scientifiques et techniques. Au fur et à mesure qu'elles se spécialisent, les entreprises manufacturières font appel à d'autres entreprises pour leur fournir des services pointus.

En 2011, un peu plus de la moitié des emplois de l'agglomération (614 900 emplois ou 54 %) se situait dans le tertiaire moteur. Au cours de la dernière décennie, le tertiaire moteur a connu une croissance de près de 90 000 emplois. Notons également que dans la région de Montréal, sept emplois sur dix du tertiaire moteur se concentrent sur le territoire de l'agglomération de Montréal.

VOIR LE TABLEAU 5 – RÉPARTITION DES EMPLOIS DU TERTIAIRE ET DU TERTIAIRE MOTEUR À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL, 2001-2011, À L'ANNEXE II

Répartition de l'emploi au sein de l'agglomération : une économie concentrée et structurée autour de certains pôles économiques

L'une des particularités de la région de Montréal, et l'un de ses atouts, est la concentration d'emplois au sein de grands pôles économiques, dont le plus important est le pôle du Centre de Montréal. Ces pôles totalisent d'importants bassins d'emplois et présentent un potentiel de croissance et de création de la richesse. Leur influence découle aussi de la présence stratégique de réseaux de transport, tant routier que collectif, et du pouvoir attractif exercé par certains secteurs d'activité. L'île de Montréal abrite trois

LA VITALITÉ DE L'ÉCONOMIE DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL REPOSE SUR DE SOLIDES LIGNES DE FORCE :

- **Une économie diversifiée fournissant 33 % des emplois du Québec et générant plus de 35 % de la richesse mesurée par le PIB ;**
- **Un réseau d'éducation, de recherche et de développement reconnu ;**
- **Une main-d'œuvre qualifiée ;**
- **Des secteurs résidentiels de qualité, situés à proximité d'un large bassin d'emplois ;**
- **Un bon système de transport collectif et d'infrastructures routières, ferroviaires, portuaires et aéroportuaires.**

STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

À l'instar d'autres agglomérations, Montréal fait face à d'importants défis économiques. La *Stratégie de développement économique 2011-2017 – Espace pour créer et réussir* détermine six grands chantiers pour lesquels des interventions prioritaires sont nécessaires afin d'assurer un environnement d'affaires propice à l'attraction et à la rétention d'entreprises et de talents.

Défis collectifs

- **Mieux capitaliser sur les atouts de savoir et de créativité**
- **Relever le défi de la main-d'œuvre**
- **Développer davantage l'entrepreneuriat**
- **Accroître l'attractivité de la métropole**

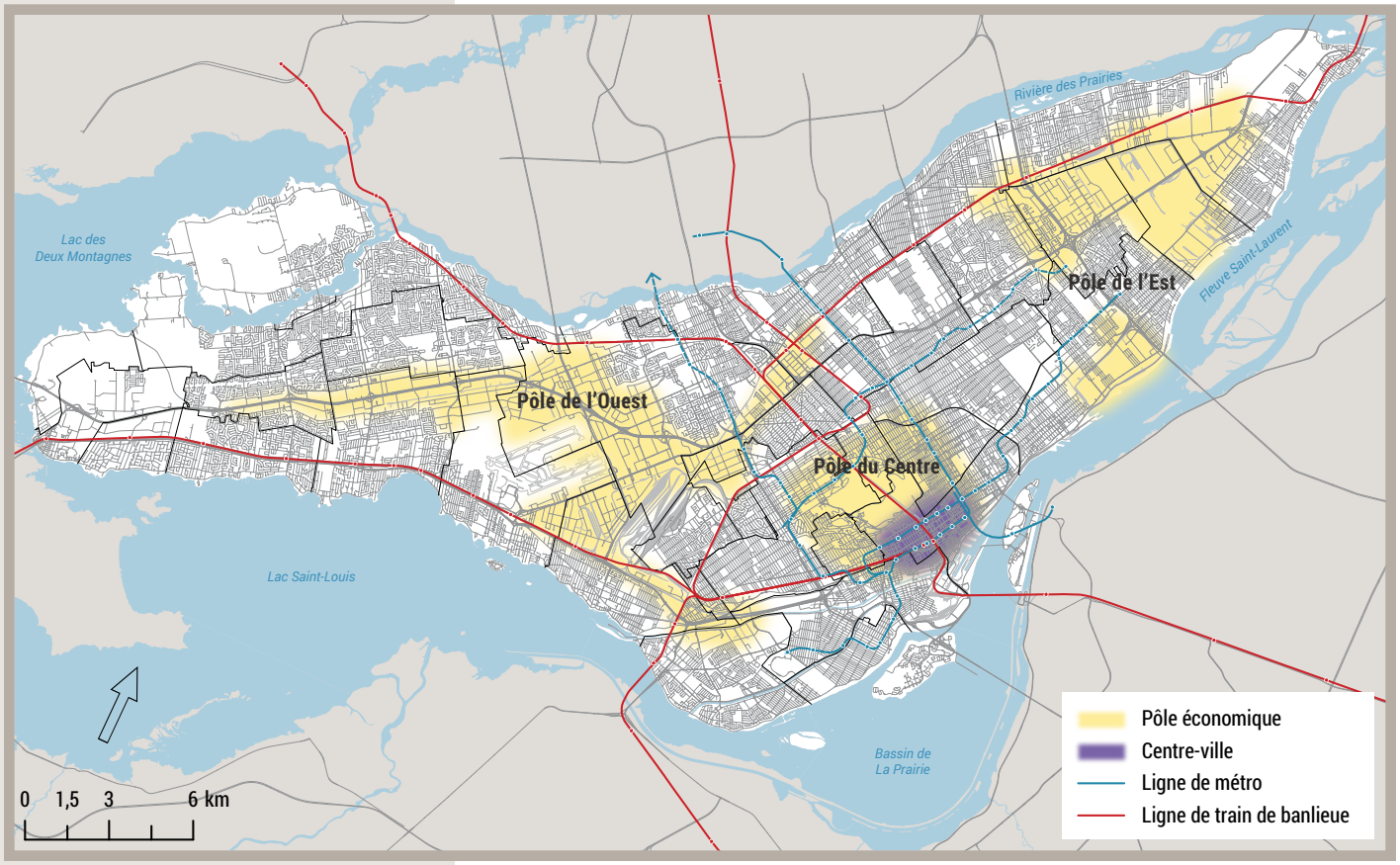
Défis municipaux

- **Améliorer en continu l'offre de services aux entreprises, aux investisseurs et aux entrepreneurs**
- **Maintenir des zones de commerces et d'emplois, incluant les parcs industriels et technologiques, modernes et dynamiques**

26. Ce secteur englobe les services professionnels, scientifiques et techniques (54), la gestion des sociétés et des entreprises (55) et le sous-secteur « services administratifs et de soutien » (561).
27. Précisément, les sous-secteurs suivants : industrie de l'information et industrie culturelle (51), finance et assurances (52), services immobiliers et services de location et de location à bail (53), services professionnels, scientifiques et techniques (54), gestion de sociétés et d'entreprises (55), services administratifs, services de soutien, services de gestion des déchets et services d'assainissement (56), services d'enseignement (61), soins de santé et assistance sociale (62), administrations publiques (91).

des principaux pôles économiques[28] de la région (plus de 730 000 emplois y sont situés, soit tout près des deux tiers des emplois de l'agglomération), ce qui en fait un centre économique majeur à l'échelle non seulement de la région, mais aussi du Québec (voir la carte 8 – Pôles économiques de l'agglomération de Montréal)[29].

Carte 8 – Pôles économiques de l'agglomération de Montréal



Le pôle du Centre : premier pôle économique de la région

Ce territoire constitue le premier pôle économique de la région métropolitaine, avec un peu plus de 420 000 emplois répartis au centre-ville et à son pourtour. Le pôle du Centre se démarque par la diversité de ses activités urbaines et par l'étendue de son réseau de transport collectif. Le centre de Montréal se distingue comme un haut lieu de finances, d'affaires, de savoir, d'innovation et de culture, avec la présence d'un centre des affaires, de nombreux établissements d'enseignement, d'hôpitaux universitaires et de prestigieuses organisations internationales. La fonction commerciale y est aussi très développée grâce à la concentration de galeries marchandes et de magasins phares ; le centre-ville de Montréal demeure la destination commerciale par excellence de la région.

28. Les pôles économiques sont le fruit d'une analyse de la répartition spatiale des emplois au sein de l'agglomération. Chaque pôle est constitué de secteurs de recensement contigus ayant des similarités sur le plan de la structure de l'emploi.
29. Le PMAD détermine neuf grands pôles économiques au sein de la région montréalaise, dont six se trouvent sur l'île de Montréal : centre-ville, Université de Montréal, Saint-Laurent / Dorval, Anjou, Marché central et Port de Montréal / Hochelaga. Ces pôles font partie des trois pôles économiques de l'agglomération.

En 2011, les services aux entreprises comptent 42 % des emplois de ce pôle, suivis de l'enseignement et de la santé (21 %). Rappelons que la région accueille 180 000 étudiants universitaires, dont la plupart font leurs études dans l'un des établissements d'enseignement de l'agglomération.

VOIR LE TABLEAU 6 – RÉPARTITION DE L'EMPLOI DANS LE PÔLE DU CENTRE EN 2011, À L'ANNEXE II

Le pôle de l'Ouest : un tissu industriel bien établi

Le pôle de l'Ouest couvre un vaste territoire le long de l'autoroute 40 Ouest, à la jonction des autoroutes 15 et 13 et aux abords d'un tronçon de l'autoroute 20 Ouest. Il regroupe la plus importante concentration d'emplois après le pôle du Centre, avec quelque 241 000 personnes travaillant principalement dans la fabrication, le transport et l'entreposage (38 % des emplois). Le commerce comprend, pour sa part, 26 % des emplois et les services aux entreprises, 18 %. Ce pôle diversifié est aussi reconnu à l'échelle du Québec comme la première zone manufacturière spécialisée dans les hautes technologies. L'aéronautique, les télécommunications, la biotechnologie et la pharmaceutique sont des secteurs fortement représentés. Les entreprises en logistique, en lien avec les installations aéroportuaires, constituent une autre force du pôle de l'Ouest, dans un contexte où les activités de transport gagnent en importance pour les échanges commerciaux.

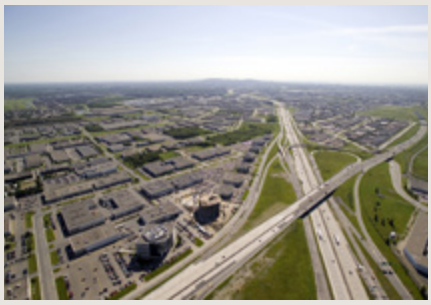
VOIR LE TABLEAU 7 – RÉPARTITION DE L'EMPLOI DANS LE PÔLE DE L'OUEST EN 2011, À L'ANNEXE II

Le pôle de l'Est : un territoire en mutation

Situé à la jonction de deux autoroutes d'importance (A-40 et A-25), le pôle de l'Est abrite plusieurs parcs industriels municipaux et des zones industrielles sous-utilisées qui présentent un potentiel notable de transformation et de requalification. Le pôle de l'Est regroupe 70 000 travailleurs employés, en grande partie, par des établissements manufacturiers de moyenne technologie (transport, entreposage, etc.). La fabrication, le transport et l'entreposage fournissent 22 000 emplois et sont suivis du commerce qui en réunit plus de 19 000. La présence du Port de Montréal, d'un réseau ferroviaire et d'un réseau autoroutier a largement contribué à l'essor d'une industrie plus traditionnelle dans ce secteur.

Les mutations économiques des dernières décennies ont entraîné la fermeture de plusieurs entreprises, accroissant du coup le taux d'inoccupation des espaces industriels, notamment dans le secteur des raffineries et de l'industrie pétrochimique. Aujourd'hui, plusieurs terrains « extensifs » de l'est sont sous-utilisés, vacants ou voués à le devenir au cours des prochaines années. La réhabilitation de ces terrains constitue un enjeu de premier plan dans cette partie de l'île, touchée par de complexes problématiques d'aménagement.

VOIR LE TABLEAU 8 – RÉPARTITION DE L'EMPLOI DANS LE PÔLE DE L'EST EN 2011, À L'ANNEXE II



Développement économique Saint-Laurent

Vue aérienne de la zone industrielle de l'arrondissement de Saint-Laurent

2.2 SOUTENIR LE DYNAMISME DE L'AGGLOMÉRATION ET DU CENTRE DE LA MÉTROPOLE

Édifices du centre-ville

ORIENTATION

Soutenir la vitalité et la complémentarité des secteurs d'emploi et des grands pôles économiques montréalais

OBJECTIFS

- Renforcer les zones d'emploi existantes par une amélioration de la desserte en transport (routier, collectif et actif) et par des aménagements de qualité, bien intégrés au territoire
- Soutenir la transformation des zones d'emploi sous-utilisées à des fins économiques ou diversifiées (avec ou sans habitations)
- Soutenir l'implantation d'entreprises du tertiaire et d'entreprises manufacturières au sein de l'agglomération, tout en appuyant les secteurs d'activité qui participent à la diversification de la base économique
- Revoir les véhicules financiers permettant de soutenir la modernisation des secteurs d'emploi présents sur le territoire de l'agglomération
- Moderniser les secteurs d'emploi par l'intégration d'infrastructures numériques

INTERVENTIONS

Le schéma propose de:

- Déterminer les terrains industriels dont la vocation est à revoir ou à confirmer;
- Mettre en place des mesures d'atténuation des nuisances générées par certains types d'activités industrielles afin d'assurer une cohabitation harmonieuse lorsque ces activités se déroulent à proximité d'usages sensibles[30].

LE CENTRE-VILLE

Le centre-ville de l'agglomération[31] joue un rôle fondamental pour l'économie montréalaise et celle du Québec. Il regroupe les grandes fonctions métropolitaines liées aux affaires et aux activités internationales touchant la culture, le tourisme, le divertissement, l'enseignement supérieur et la santé, tout en étant un lieu habité et animé.

La particularité et la diversité des activités du centre-ville, combinées à la présence du centre des affaires, du fleuve Saint-Laurent, des îles et du mont Royal, en font un lieu exceptionnellement attrayant pour les entreprises, la collectivité montréalaise et les touristes. Le centre-ville est sans contredit l'un des plus animés et des plus diversifiés d'Amérique du Nord.

Premier pôle économique de la région, le centre-ville de Montréal regroupe 60 % de la superficie totale des locaux pour bureaux de la région métropolitaine (soit 4,7 millions de mètres carrés), ce qui en fait une destination d'excellence pour les entreprises à valeur ajoutée et de l'économie du savoir.

En plus d'abriter les principaux pôles d'enseignement, de recherche et de santé de la région métropolitaine, le centre-ville accueille des milliers d'étudiants d'ici et de l'étranger qui contribuent activement au devenir de Montréal. Le dynamisme du milieu culturel et artistique constitue un atout indéniable du centre-ville. La diversité des équipements qui s'y trouvent de même que la variété des activités qui s'y déroulent, été comme hiver, font du centre-ville un lieu de diffusion artistique dont la portée dépasse largement les frontières du Québec.

30. Un « usage sensible » renvoie à un emplacement occupé par un usage résidentiel ou un équipement collectif et institutionnel.
31. Le territoire de référence provient d'un découpage établi par le décret de 2005 qui prévoit les aspects relevant du conseil d'agglomération.

La force concurrentielle du centre-ville s'explique aussi par le rattachement aux stations de métro de l'ensemble des activités de bureau et de commerce, de culture et de divertissement, d'enseignement supérieur et de santé.

ORIENTATIONS

Accroître le rayonnement du centre-ville sur la scène internationale

Le centre-ville est névralgique sur le plan économique et financier pour la région métropolitaine et le Québec. Malgré ses nombreux atouts, il fait face à une concurrence de plus en plus vive à l'étranger. Afin d'attirer un plus grand nombre de talents et de créateurs sur le territoire de l'agglomération, Montréal doit s'assurer d'offrir un environnement d'accueil de calibre international.

Assurer la création de milieux de vie diversifiés, de qualité et distinctifs

Être au cœur de la métropole, c'est vivre l'expérience d'une multitude de fonctions urbaines. Il faut, par conséquent, confirmer le rôle multifonctionnel du centre-ville par une offre diversifiée de logements, de services, de commerces et d'équipements dont la qualité des aménagements et de l'architecture doit aussi traduire la volonté de faire de ce territoire un lieu animé et d'avant-garde. La requalification de certains secteurs déstructurés constitue, à cet égard, l'occasion d'accroître le nombre de logements au centre-ville, tout en y maintenant une diversité d'activités urbaines.

Assurer l'accessibilité du centre-ville en tout temps

Le centre-ville de Montréal constitue le principal lieu de destination pour le travail et les études. Les deux tiers des déplacements vers le centre-ville, en période de pointe, s'effectuent d'ailleurs en transport collectif. Puisque de grands chantiers d'infrastructures routières verront le jour au cours des prochaines années, il faut en tout temps assurer un accès efficace au centre-ville par la mise en place de mesures appropriées de transport collectif et actif.

OBJECTIF

- Élaborer un plan directeur de l'aménagement et du développement du centre-ville

Shutterstock

Le centre-ville de Montréal, premier pôle économique de la région

POUR SOUTENIR LES AMBITIONS MONTRÉALAISES

Véritable carrefour d'innovation, de savoir et de culture, le centre-ville de Montréal doit être le lieu qui exprime les plus grandes ambitions des Montréalais d'aujourd'hui et de demain. Pour ce faire, la Ville de Montréal doit proposer une vision stratégique du centre-ville afin d'en assurer la croissance et le rayonnement à long terme, ici comme ailleurs, pour le plus grand bénéfice de la collectivité montréalaise.

La piste cyclable de la rue De Brébeuf

2.2 SOUTENIR LE DYNAMISME DE L'AGGLOMÉRATION ET DU CENTRE DE LA MÉTROPOLE

Technoparc Saint-Laurent

Vue aérienne de l'Éco-campus Hubert Reeves et du réseau routier environnant

L'ACCESSIBILITÉ DES PÔLES D'ACTIVITÉ

L'emplacement et le type d'implantation des activités urbaines au sein de l'agglomération influent sur le mode de transport utilisé pour y accéder. À l'inverse, l'efficacité des différents réseaux de transport agit sur la qualité de l'accessibilité des secteurs de l'agglomération.

À cet égard, le schéma vise à renforcer l'accessibilité des pôles d'activité, notamment en privilégiant l'utilisation des transports collectif et actif tout en diminuant le nombre de déplacements en automobile.

Des réseaux de transport structurants pour la localisation des pôles d'activité

Le réseau supérieur de transport collectif doit viser, en fonction de sa capacité, une desserte adéquate de l'ensemble des secteurs de l'agglomération. Les infrastructures projetées doivent aussi participer à la requalification et à la valorisation du tissu urbain, en misant sur la complémentarité de la marche et du vélo. Ce réseau supérieur de transport collectif est composé :

- Des lignes de métro et de leurs prolongements ;
- Des lignes de trains de banlieue et de leurs nouvelles gares ;
- Du système rapide par bus dans le corridor du boulevard Pie-IX (à l'étude) ;
- Du projet de bonification du transport collectif dans le corridor du pont Champlain (à l'étude).

Ce réseau est complété par plusieurs circuits d'autobus qui assurent une bonne fréquence, notamment par le réseau « 10 minutes max » de la Société de transport de Montréal (STM)[32].

En ce qui concerne le réseau routier, les réseaux artériel et autoroutier de l'agglomération assurent des déplacements efficaces et desservent les principaux pôles économiques, tout en protégeant la quiétude des quartiers résidentiels. Une planification générale du réseau artériel de l'agglomération est préconisée, par exemple en priorisant le transport collectif ou en coordonnant les feux de circulation, afin de faciliter les déplacements des personnes sur les axes ciblés. Le schéma répond ainsi à la demande de la CMM de déterminer les réseaux artériel et routier métropolitains[33].

En tenant compte de ces réseaux, la localisation des activités doit être cohérente avec la desserte en transport correspondante. Les grands pôles d'activité, selon leur nature, doivent bénéficier d'une accessibilité répondant à leurs besoins. D'une part, les grands générateurs de déplacements d'employés, d'étudiants ou de visiteurs doivent être situés à proximité des points d'accès au réseau de transport collectif. D'autre part, les industries générant plusieurs déplacements par camions doivent être localisées à proximité des plateformes intermodales et du réseau autoroutier.

32. Il s'agit de circuits d'autobus assurant une fréquence de passage d'au plus 10 minutes aux heures de pointe ou de façon quotidienne pour certains circuits. Ces circuits sont déterminés par la Société de transport de Montréal.
33. Les autoroutes et les routes nationales sont répertoriées à la carte 24 – Réseaux ferroviaire et routier à fort débit (critère 2.3.1 du PMAD).

Les enjeux d'accessibilité selon les secteurs de l'agglomération

Dans l'agglomération de Montréal, les principaux enjeux d'accessibilité varient selon les secteurs. Le centre et les quartiers centraux de l'agglomération sont les secteurs de l'île où le réseau de transport collectif est le plus performant. Toutefois, l'accroissement de l'utilisation de ce réseau durant les dernières années provoque une surcharge sur certains tronçons durant les heures de pointe. L'amélioration de l'accessibilité du centre de l'agglomération est l'un des enjeux majeurs pour assurer le maintien de sa compétitivité et de son attractivité, sachant que le schéma vise à y intensifier les activités. Il s'avère important de bien desservir les équipements collectifs de l'agglomération en misant sur le transport collectif et, aux abords de ces équipements, sur des aménagements favorables aux piétons et aux cyclistes.

À cet égard, les déplacements à vélo et à pied sont de plus en plus populaires chez les Montréalais, notamment dans le secteur central de l'agglomération et au cœur de certains quartiers. Il s'agit d'aménager le domaine public en vue de réduire l'impact de l'automobile dans les quartiers et d'offrir un milieu sain pour les déplacements actifs des citoyens, en poursuivant les efforts comme la mise en œuvre de mesures d'apaisement de la circulation et l'implantation d'infrastructures pour les cyclistes et les piétons. Ces mesures d'apaisement dans les rues locales tendent notamment à canaliser la circulation de transit sur les grandes artères. Celles-ci regroupent la plupart du temps des commerces, des équipements collectifs et des institutions générant bon nombre de déplacements à pied ou à vélo. L'intensité des déplacements effectués par les piétons et les cyclistes sur ces axes doit se refléter par un aménagement du domaine public cohérent et sécuritaire pour ces modes de transport : largeur des trottoirs, mobilier urbain, traverses piétonnes, diminution des effets de coupure dans les parcours. Le schéma mise sur les déplacements actifs pour promouvoir la santé et le bien-être des citoyens de l'île de Montréal et réduire les impacts environnementaux.

Dans les quartiers périphériques de l'agglomération, la desserte en transport collectif tend à être moins efficace. La configuration de la trame urbaine et la faible densité de l'occupation du territoire dans l'ouest et l'est de l'île limitent l'offre de transport collectif. De plus, dans certains secteurs industriels, le mode d'implantation des entreprises et la faible fréquence des trains de banlieue et des autobus diminuent l'attrait de ces circuits. Enfin, la faible densité d'emploi, l'accès aisé par automobile et l'offre importante en stationnement ne permettent pas de soutenir une desserte efficace en transport collectif.

Le campus de l'Université de Montréal, pôle d'activité important de Côte-des-Neiges

2.2 SOUTENIR LE DYNAMISME DE L'AGGLOMÉRATION ET DU CENTRE DE LA MÉTROPOLE

La station de métro du Collège

PLAN DE TRANSPORT

Le conseil d'agglomération de Montréal a adopté en 2008 un plan de transport comprenant plusieurs orientations favorisant les transports collectif et actif. Pour 2017, ce plan sera révisé afin de démontrer l'avancement des projets et d'en actualiser les orientations. De plus, cette révision se fera parallèlement à l'élaboration d'une politique de stationnement et à la poursuite des plans locaux de déplacements.

De plus, certains secteurs sont appelés à être transformés au cours des prochaines années, ce qui générera une nouvelle demande en transport. L'accessibilité de ces sites doit être améliorée et la desserte en transport collectif nécessite une planification en amont afin de répondre aux nouveaux besoins en déplacements qu'ils vont engendrer.

Enfin, les liens avec les municipalités de l'extérieur de l'agglomération demeurent primordiaux, notamment en transport collectif. La forte croissance de la demande en transport collectif fait en sorte que les infrastructures (stationnements incitatifs, trains de banlieue, terminus centre-ville, rabattements d'autobus) ne suffisent plus à la demande. À cela s'ajoutent des milliers de navetteurs qui transitent chaque matin vers les lieux d'emploi de l'agglomération et qui génèrent une forte congestion routière. Les prochaines réfections routières qui seront entreprises sur l'ensemble du réseau auront des impacts certains, notamment sur les déplacements à vocation économique.

Les projets en transports collectif et routier

L'agglomération de Montréal se démarque dans la région métropolitaine et en Amérique du Nord par un achalandage élevé du transport collectif, particulièrement dans sa partie centrale. Elle compte poursuivre dans ce sens, c'est-à-dire accroître davantage cet achalandage et réduire la dépendance aux déplacements en automobile.

En 2008, la part des déplacements des résidents de l'agglomération en transports collectif et actif, à la pointe du matin, était de 47 %: 32 % en transport collectif, 15 % à pied et à vélo. D'ici 2021, le schéma vise à hausser cette proportion à 55 %, soit 37 % en transport collectif et 18 % en transport actif.

Le schéma préconise, à court terme, l'implantation structurante de mesures préférentielles pour bus, telles qu'elles sont indiquées sur la carte 9[34] [35]. Cette carte présente également les grandes infrastructures de transport collectif actuelles et projetées. Voici les grands projets d'infrastructures en transport collectif qui sont prioritaires pour l'agglomération:

- L'implantation d'un système rapide par bus sur l'axe du boulevard Pie-IX;
- Le prolongement de la ligne bleue du métro (5 stations), puis de la ligne orange (3 stations) sur l'île de Montréal;
- L'implantation de nouveaux systèmes de train (SLR ou tram-train) entre le centre-ville et l'ouest de l'île, et aussi à partir de la station Angrignon vers LaSalle, Lachine et Dorval, incluant une navette entre le centre-ville et l'aéroport.

La réalisation de ces projets de transport collectif participe à l'atteinte de l'objectif du PMAD d'assurer qu'au moins 30 % des déplacements de la période de pointe du matin de la région métropolitaine seront effectués en transport collectif en 2021, ce qui correspond à une hausse de cinq points de pourcentage par rapport à 2008 pour la région métropolitaine.

VOIR LA CARTE 9 – GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES EN TRANSPORT COLLECTIF

34. La possibilité d'implanter des mesures préférentielles pour bus sur les axes ciblés sera étudiée de concert avec la Société de transport de Montréal, l'Agence métropolitaine de transport, les arrondissements et les municipalités concernés.
35. Les mesures préférentielles pour bus actuelles sont indiquées sur la carte 39, à l'annexe I.

Carte 9 ▶

Carte 9 – Grands projets d'infrastructure en transport collectif

Mesures préférentielles pour bus à l'étude (STM)

1 Boulevard Saint-Charles
2 Boulevard Brunswick
3 Boulevard Hymus
4 Boulevard des Sources
5 Boulevard de la Côte-Vertu
6 Boulevard Thimens
7 Boulevard Cavendish*
8 Chemin Queen-Mary
9 Rue Sherbrooke vers centre-ville
10 Rue Saint-Jacques
11 Boulevard De La Vérendrye
12 Rue Wellington
13 Boulevard de l'Acadie
14 Boulevard Saint-Laurent
15 Rue Saint-Denis
16 Rue Saint-Hubert
17 Rue Fleury Est
18 Rue Jarry
19 Rue Bélanger
20 Avenue Papineau
21 Boulevard Lacordaire
22 Boulevard Langelier
23 Boulevard des Galeries-d'Anjou
24 Boulevard Louis-H.-La Fontaine
25 Rue Sherbrooke Est
26 Rue Hochelaga
27 Rue Notre-Dame Est
28 Boulevard Maurice-Duplessis

Mesures préférentielles pour bus à l'étude (AMT)

29 Autoroute 40 Ouest
30 Autoroute 13
31 Boulevard Henri-Bourassa
32 Autoroute Bonaventure
33 Autoroute 40 Est
34 Rue Sherbrooke Est

Projet en voie de réalisation

A Implantation d'un service rapide par bus (SRB) sur l'axe Pie-IX

Projets à l'étude

B Prolongement de la ligne bleue du métro vers Anjou
C1 Prolongement du SRB dans l'axe Henri-Bourassa
C2 Prolongement du SRB dans l'axe Notre-Dame
D Prolongement de la ligne orange du métro
E Bonification de l'offre de transport collectif dans le corridor du pont Champlain vers le centre-ville
F Implantation de nouveaux systèmes de train (SLR ou tram-train) entre le centre-ville et l'ouest de l'île

* Projet en lien avec le raccordement du boulevard Cavendish

La carte 10 présente l'ensemble des améliorations à apporter au réseau routier, que ce soit en réhabilitant ou en construisant. Le schéma mettra l'accent sur la réhabilitation des infrastructures existantes, tout en reconnaissant la nécessité de prolonger certains tronçons routiers. Pour l'ensemble des projets, le schéma préconise l'intégration de mesures favorisant les transports collectif et actif à même l'emprise de ces nouvelles infrastructures, là où le milieu le permet. Certains projets relevant du conseil d'agglomération et des conseils de ville sont prévus sur un horizon à court terme, soit :

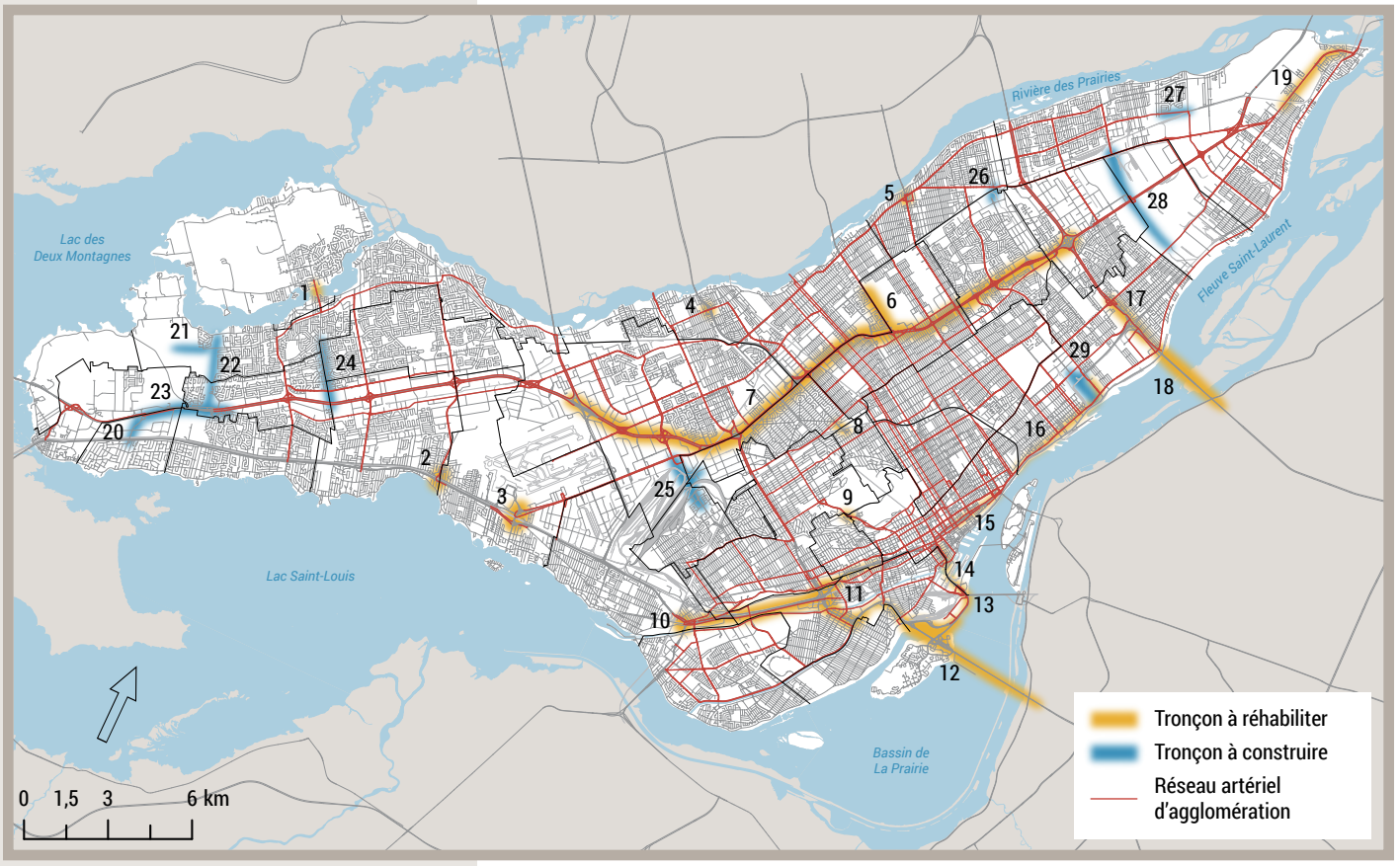
- Raccorder les tronçons nord et sud du boulevard Cavendish et de l'avenue Royalmount ;
- Transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain ;
- Prolonger le boulevard de l'Assomption ;
- Recouvrir l'autoroute Ville-Marie entre la rue Sanguinet et l'avenue de l'Hôtel-de-Ville[36] et terminer la modernisation de la rue Notre-Dame Est.

Train de banlieue

36. Le projet dans son intégralité est prévu entre la rue Saint-Urbain et l'avenue De Lorimier.

2.2 SOUTENIR LE DYNAMISME DE L'AGGLOMÉRATION ET DU CENTRE DE LA MÉTROPOLE

Carte 10 – Grands projets routiers, incluant le réseau artériel d'agglomération



Nº	Grands projets routiers de réhabilitation et de construction	Responsabilité
1	Construire une nouvelle structure pour accéder à l'île Bizard	Municipale
2	Réfection de l'échangeur des Sources	Provinciale
3	Améliorer les accès routiers à l'aéroport international Montréal-Trudeau	Provinciale avec participation municipale
4	Compléter l'échangeur Salaberry – A-15	Provinciale
5	Réaménager le carrefour des boulevards Pie-IX et Henri-Bourassa Est (projet en cours)	Municipale
6	Réaménager l'avenue Papineau, entre le boulevard Crémazie Est et la rue de Louvain Est	Municipale
7	Optimiser l'autoroute Métropolitaine (A-40)	Provinciale avec participation municipale

Nº	Grands projets de réfection et d'amélioration routière (suite)	Responsabilité
8	Améliorer le viaduc Rockland	Municipale
9	Réaménager l'intersection Côte-des-Neiges–Remembrance	Municipale
10	Réaménager l'échangeur Saint-Pierre	Provinciale
11	Réaménager le complexe Turcot	Provinciale avec participation municipale
12	Construire un nouveau pont en remplacement du pont Champlain	Fédérale
13	Réaménager l'autoroute Bonaventure dans le secteur du Havre	Fédérale
14	Transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain (projet en cours)	Municipale
15	Recouvrir l'autoroute Ville-Marie, entre la rue Saint-Urbain et l'avenue De Lorimier	Partagée
16	Moderniser la rue Notre-Dame Est	Partagée
17	Réaménager l'A-25 et ses voies de desserte (projet en cours)	Partagée
18	Réaménager le tunnel Louis-H.-La Fontaine	Provinciale
19	Réaménager la rue Sherbrooke Est	Municipale

Nº	Grands projets de construction routière	Responsabilité
20	Ajouter un lien entre l'A-40 et l'A-20 dans l'ouest de l'agglomération	Partagée
21	Prolonger le boulevard de Pierrefonds	Municipale
22	Aménager un boulevard dans l'emprise de l'A-440	Partagée
23	Aménager des voies de desserte sur l'A-40 dans l'ouest de l'agglomération	Provinciale
24	Prolonger le boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'A-40	Partagée
25	Raccorder les tronçons nord et sud du boulevard Cavendish et de l'avenue Royalmount	Municipale
26	Raccorder le boulevard Langelier	Municipale
27	Parachever le boulevard Maurice-Duplessis (projet en cours)	Municipale
28	Prolonger le boulevard Rodolphe-Forget (Bourget)	Municipale
29	Prolonger le boulevard de l'Assomption	Municipale

Les cartes 9 et 10 contiennent l'ensemble des projets prévus au cours des prochaines années afin de répondre aux différents enjeux de mobilité.

2.2 SOUTENIR LE DYNAMISME DE L'AGGLOMÉRATION ET DU CENTRE DE LA MÉTROPOLE

ORIENTATION

Améliorer l'accessibilité de l'agglomération en fonction des enjeux des différents secteurs

OBJECTIFS

- Accroître et améliorer l'offre en transports collectif et actif ainsi que la complémentarité de ces modes de transport afin que 55 % des déplacements des résidents de l'agglomération, en pointe du matin, s'effectuent en transports collectif et actif d'ici 2021
- Favoriser un accès plus grand, par tous les modes de transport, aux secteurs enclavés ou mal desservis
- Contribuer à la réalisation des projets de transports collectif et routier qui sont prévus et assurer leur intégration harmonieuse au tissu urbain
- Maintenir et entretenir le réseau routier et maîtriser la congestion

INTERVENTIONS

Intégrer au plan d'urbanisme:

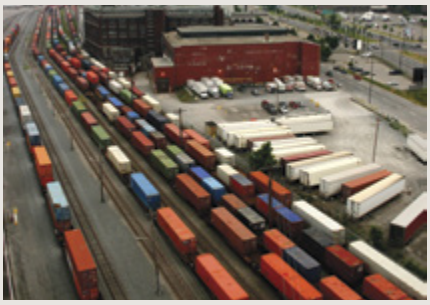
- Le réseau existant et les grands projets d'infrastructures en transport collectif indiqués à la carte 9 – Grands projets d'infrastructures en transport collectif, sauf les mesures préférentielles pour bus
- Le réseau routier existant et les grands projets routiers indiqués à la carte 10 – Grands projets routiers, incluant le réseau artériel d'agglomération

Le schéma propose de:

- Améliorer la desserte en transport en commun de l'ouest de l'île en s'appuyant sur le plan de mobilité de l'Ouest, notamment par:
  - L'implantation de nouveaux systèmes de train (SLR ou tram-train) entre le centre-ville et l'ouest de l'île, et aussi à partir de la station Angrignon vers LaSalle, Lachine et Dorval, incluant une navette entre le centre-ville et l'aéroport;
  - L'amélioration du service sur les lignes de trains de banlieue;
  - L'optimisation des circuits d'autobus.
- Analyser la bonification du transport collectif dans le corridor du pont Champlain vers le centre-ville, en évaluant différents modes de transport collectif: système léger sur rail, tram-train ou système rapide par bus;
- Élaborer des plans locaux de déplacements à l'échelle des arrondissements et des municipalités qui traduisent les orientations du schéma d'aménagement et du plan de transport à l'échelle locale, afin d'assurer la quiétude et la sécurité des quartiers résidentiels, tout en améliorant l'accès aux principaux pôles d'activité;
- Élaborer une politique de stationnement pour le territoire de l'agglomération et, en priorité, pour la partie centrale;
- Poursuivre le déploiement des modes alternatifs de transport par rapport à l'auto-solo (auto-partage, covoiturage, etc.) permettant de réduire la dépendance à l'automobile et le volume de circulation;
- Réviser le partage de la rue pendant des travaux de réfection routière afin de favoriser les déplacements actifs et en transport collectif;
- Privilégier l'implantation d'entreprises tributaires du transport de marchandises en bordure des grands axes autoroutiers;
- Intégrer des infrastructures favorisant les déplacements en transports collectif et actif lors de la réhabilitation ou de la construction de grands projets routiers;
- Encadrer les densités et les usages aux abords du réseau supérieur de transport collectif en vue d'augmenter la compacité des quartiers et la diversité des activités.

LES DÉPLACEMENTS À VOCATION ÉCONOMIQUE

Montréal constitue une plaque tournante du transport des marchandises, tant pour l'Est du Canada que pour le Nord-Est du continent américain. Le transport des marchandises a toutefois subi de grandes mutations depuis quelques années, notamment par l'apparition de réseaux d'infrastructures logistiques intermodales et d'infrastructures à vocation suprarégionale[37]. Aussi, le réseau routier est de plus en plus utilisé par le camionnage. Par son histoire, le cœur de l'agglomération accueille de nombreuses installations destinées au transport régional et international des marchandises, ce qui ajoute une pression sur l'utilisation de ces installations et une contrainte à l'utilisation du sol. Afin de relever ces défis, le transport des marchandises doit être considéré sous une perspective globale et régionale.

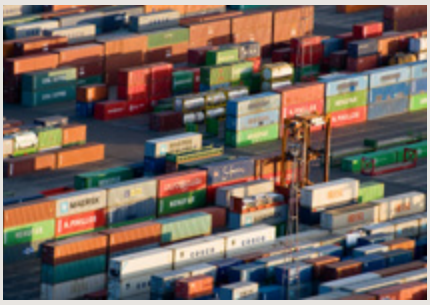


Transport de marchandises par voie ferroviaire

Tonnage de marchandises transportées (en %), selon le mode, pour la région métropolitaine

Camion	Bateau	Train	Avion
67,7 %	19,3 %	12,8 %	0,1 %

La plupart des déplacements en camion qui se font au sein de l'agglomération sont générés par la présence de plateformes intermodales sur l'île, soit le Port de Montréal ainsi que les trois principaux sites de triage ferroviaires (et leurs terminaux rails-route) situés à proximité de l'aéroport et reliés au réseau autoroutier. Le Port de Montréal exploite un réseau ferroviaire avec accès aux quais qui est directement relié aux réseaux ferroviaires nord-américains du CP et du CN. L'accès au port se fait principalement par la rue Notre-Dame et l'autoroute 25. À l'échelle de l'agglomération, la mise en place d'un réseau de camionnage a permis de circonscrire les déplacements en camion à certains axes.



Conteneurs dans le port de Montréal

Activité de transbordement portuaire

37. Communauté métropolitaine de Montréal, *Aménagement de la «plaque tournante» montréalaise, Survol du contexte d'évolution et des infrastructures logistiques stratégiques,* 2010, 37 p. [Rapport d'Alexandre Lambert réalisé pour la CMM]

2.2 SOUTENIR LE DYNAMISME DE L'AGGLOMÉRATION ET DU CENTRE DE LA MÉTROPOLE

Les infrastructures de transport des marchandises sont très utilisées. Le réseau routier de l'agglomération est aux prises avec une congestion récurrente[38]. Le trafic de conteneurs par bateau est voué à croître et la possibilité d'expansion du Port de Montréal est limitée. Le manque de connexions directes avec l'Asie et l'Amérique du Sud depuis l'aéroport de Montréal impose une contrainte à la croissance du cargo. Dans un contexte où les activités de transport à l'échelle mondiale devraient doubler, voire tripler au cours des 30 prochaines années[39], ces enjeux s'avèrent primordiaux pour le positionnement de la région métropolitaine.

Plusieurs projets de réfection routière sont prévus dans les prochaines années, ce qui aura un impact certain sur la circulation automobile et sur les patrons de déplacement des camions. Étant donné les prix des terrains et la congestion routière, les entreprises de camionnage et d'entreposage tendent à se délocaliser en périphérie[40]. Toutefois, il est prévu que les grandes infrastructures intermodales (aéroport, port, terminaux rails-route) en transport des marchandises demeurent au sein de l'agglomération.

Afin de maintenir les échanges économiques, Montréal doit faciliter l'accès aux plateformes intermodales. Pour conserver des entreprises en logistique et assurer le développement de ce secteur d'emploi[41] sur l'île de Montréal, le schéma doit cibler des lieux propices, à proximité de grandes infrastructures. À l'ouest, profitant des infrastructures aéroportuaires et d'importantes plateformes ferroviaires, plusieurs entreprises en logistique se sont installées entre les autoroutes 20, 13, 520 et 40. L'est de l'agglomération, afin de renforcer la position économique du Port de Montréal, pourrait accueillir des activités de logistique sur des terrains sous-utilisés ou en transformation.

La logistique et la distribution évoluent constamment et on peut s'attendre à des changements importants au cours des prochaines années. Il s'agira pour Montréal d'en tirer profit et d'en limiter les impacts sur l'environnement urbain.

ORIENTATION

Optimiser les déplacements à vocation économique

OBJECTIFS

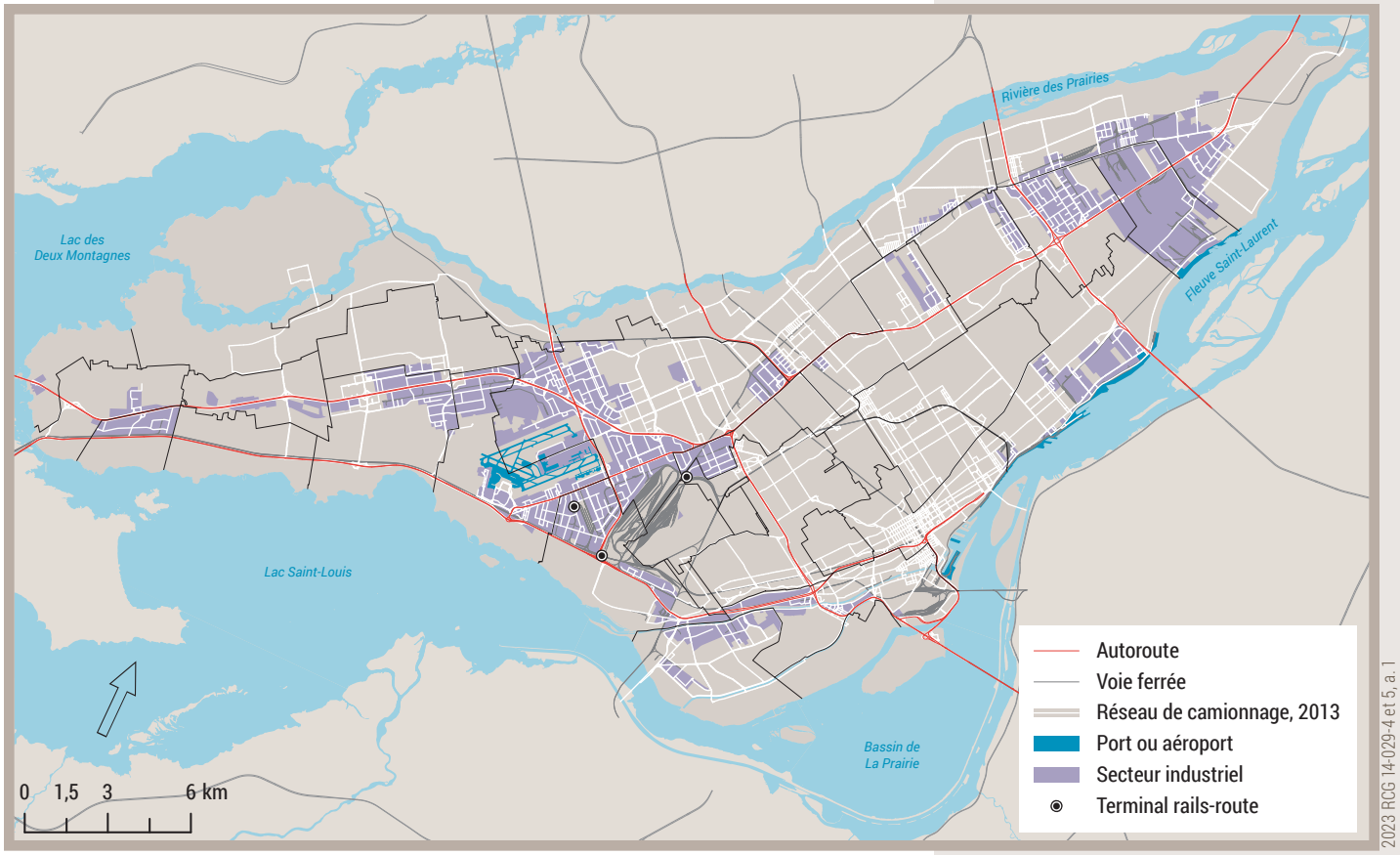
- Faciliter l'accès aux plateformes intermodales pour favoriser l'intermodalité
- Consolider les activités de logistique aux abords des plateformes intermodales et des axes autoroutiers

INTERVENTIONS

- Intégrer au plan d'urbanisme, en tenant compte de leurs impacts, les plateformes intermodales, le port et l'aéroport ainsi que le réseau autoroutier, comme cela est indiqué à la carte 11 – Transport à vocation économique

38. Selon le *Congestion Duration Index* (CDI) qui indique pendant combien d'heures un tronçon doit théoriquement fonctionner au maximum de sa capacité pour répondre à la demande. La majeure partie du réseau autoroutier montréalais est utilisée en moyenne pendant 12 heures et plus par jour (données de 2008). Source : ministère des Transports du Québec, *Portrait québécois du transport des marchandises de la porte continentale et du corridor de commerce Ontario-Québec,* 2013.
39. OCDE, *Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030.*
40. Source : Statistique Canada. Traitement effectué par la Division de la planification urbaine.
41. Le secteur de la logistique regroupe des emplois dans plusieurs secteurs d'activité, notamment l'exploitation d'installations d'entreposage, les transports, les services-conseils, les activités de soutien, les services-logistiques, etc.

Carte 11 – Transport à vocation économique



2023 RCG 14-029-4 et 5, a. 1

Le schéma propose de:

- Réaliser les grands projets routiers en lien avec les plateformes intermodales afin de préserver et dynamiser les activités économiques en lien avec les installations portuaires, les plateformes intermodales et les corridors ferroviaires;
- Considérer comme conditions préalables à la mise en place de pôles logistiques l'efficacité, la capacité suffisante et la proximité des infrastructures de transport permettant l'intermodalité entre les divers réseaux (maritime, ferroviaire, aérien, routier). L'aménagement de ces pôles devra prendre en compte leur intégration aux secteurs environnants afin de minimiser les impacts engendrés par les activités de logistique;
- Développer des secteurs spécialisés en logistique dans l'est de l'agglomération afin d'établir une synergie économique avec les activités du Port de Montréal;
- Consolider la position du secteur destiné à la logistique, dans l'ouest de l'île, aux abords de l'aéroport et des gares de triage;
- Mettre en place un comité regroupant l'ensemble des partenaires pour:
  - Analyser la dynamique du secteur d'emploi lié à la logistique à l'échelle de la région métropolitaine ainsi que ses retombées pour l'agglomération de Montréal;
  - Étudier de nouveaux modes de distribution, notamment en ce qui concerne la logistique urbaine (livraison à domicile, etc.);
  - Soutenir Aéroports de Montréal dans ses démarches pour accroître le nombre de liaisons directes, notamment avec l'Asie et l'Amérique du Sud, afin de soutenir le développement économique.

2.3 METTRE EN VALEUR LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT

LE PATRIMOINE, UNE DÉFINITION

Le patrimoine désigne tout objet ou ensemble, naturel ou culturel, matériel ou immatériel, qu'une collectivité reconnaît pour ses valeurs de témoignage et de mémoire historique en faisant ressortir la nécessité de le protéger, de le conserver, de se l'approprier, de le mettre en valeur et de le transmettre. (Source : Ville de Montréal, *Politique du patrimoine,* 2005)

LE PATRIMOINE BÂTI D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN DÉTERMINÉ AU PMAD

Pour le territoire de l'agglomération de Montréal, le PMAD détermine les ensembles patrimoniaux métropolitains suivants :

- **Pétrochimie ;**
- **Secteur de l'Hôpital Louis-H. Lafontaine ;**
- **Secteur du parc Maisonneuve ;**
- **Secteur de Maisonneuve ;**
- **Port de Montréal ;**
- **Îles Sainte-Hélène et Notre-Dame ;**
- **Vieux-Port de Montréal et Cité du Havre ;**
- **Vieux-Montréal ;**
- **Centre-ville ;**
- **Faubourg des Récollets ;**
- **Secteur Ontario–Quartier Latin–Saint-Laurent ;**
- **Plateau Mont-Royal ;**
- **Boulevard Saint-Laurent ;**
- **Ville Mont-Royal ;**
- **Outremont ;**
- **Mont Royal et Université McGill ;**
- **Notre-Dame-de-Grâce ;**
- **Notre-Dame-de-Grâce et Loyola ;**
- **Montréal-Ouest ;**
- **Centrale et rapides de Lachine ;**
- **Secteur de l'Hôpital Douglas ;**
- **Westmount et Notre-Dame-de-Grâce ;**
- **Secteur du canal de Lachine ;**
- **Pierrefonds, Senneville, Sainte-Anne-de-Bellevue et Baie d'Urfé.**

LE PATRIMOINE

Le territoire de l'agglomération de Montréal intègre un patrimoine vaste et diversifié. Le schéma d'aménagement et de développement met de l'avant un cadre de référence visant à mieux connaître, protéger et mettre en valeur le patrimoine, selon une approche souple et rigoureuse.

Il importe d'établir ce cadre, puisque l'identité culturelle d'une collectivité est le produit d'une riche histoire qui, sur le territoire, se manifeste dans son patrimoine. La prise en compte du patrimoine dans la conception de projets contemporains permet d'ancrer ceux-ci dans la réalité de la ville. En s'appuyant sur l'intelligence des lieux que permet la compréhension du patrimoine, les interventions menées sur le territoire gagnent en richesse et en pertinence.

Dans la poursuite des objectifs du PMAD, le schéma désigne les éléments significatifs des ensembles patrimoniaux métropolitains par la détermination de secteurs de valeur patrimoniale, indiqués à la carte 12 – Patrimoine. Dans le respect du PMAD, le cadre méthodologique pour en arriver à ce découpage est celui des cahiers d'évaluation du patrimoine urbain, réalisés en 2003-2004 pour le *Plan d'urbanisme de Montréal de 2004.* Suivant les orientations portant sur le patrimoine, le schéma détermine, au document complémentaire, des mesures de protection et de mise en valeur afin d'assurer la protection des éléments significatifs du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain.

Le cadre de référence élaboré s'inscrit en continuité avec les orientations, objectifs et mesures du PMAD et du *Plan d'urbanisme de Montréal de 2004,* lequel avait conduit à la désignation d'immeubles et de secteurs d'intérêt patrimonial, de même qu'à la *Politique du patrimoine.* Il introduit par ailleurs de nouvelles mesures spécifiques ayant trait à certaines composantes de l'agglomération, notamment ses ensembles urbains d'intérêt, ses ensembles industriels d'intérêt, ses immeubles d'intérêt et les ouvrages de génie civil d'intérêt.

Protection et mise en valeur du patrimoine

Afin d'assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine, le schéma recommande la mise à jour de la *Politique du patrimoine* adoptée en 2005.

De plus, le schéma détermine des orientations et propose des interventions selon les principales catégories patrimoniales suivantes :

- Site patrimonial déclaré, classé ou cité ;
- Grande propriété à caractère institutionnel ;
- Secteur de valeur patrimoniale ;
- Immeuble et lieu de culte d'intérêt ;
- Ouvrage de génie civil d'intérêt ;
- Secteur d'intérêt archéologique.

La carte 12 – Patrimoine traduit les objectifs et les grandes orientations d'aménagement du territoire en matière de patrimoine.

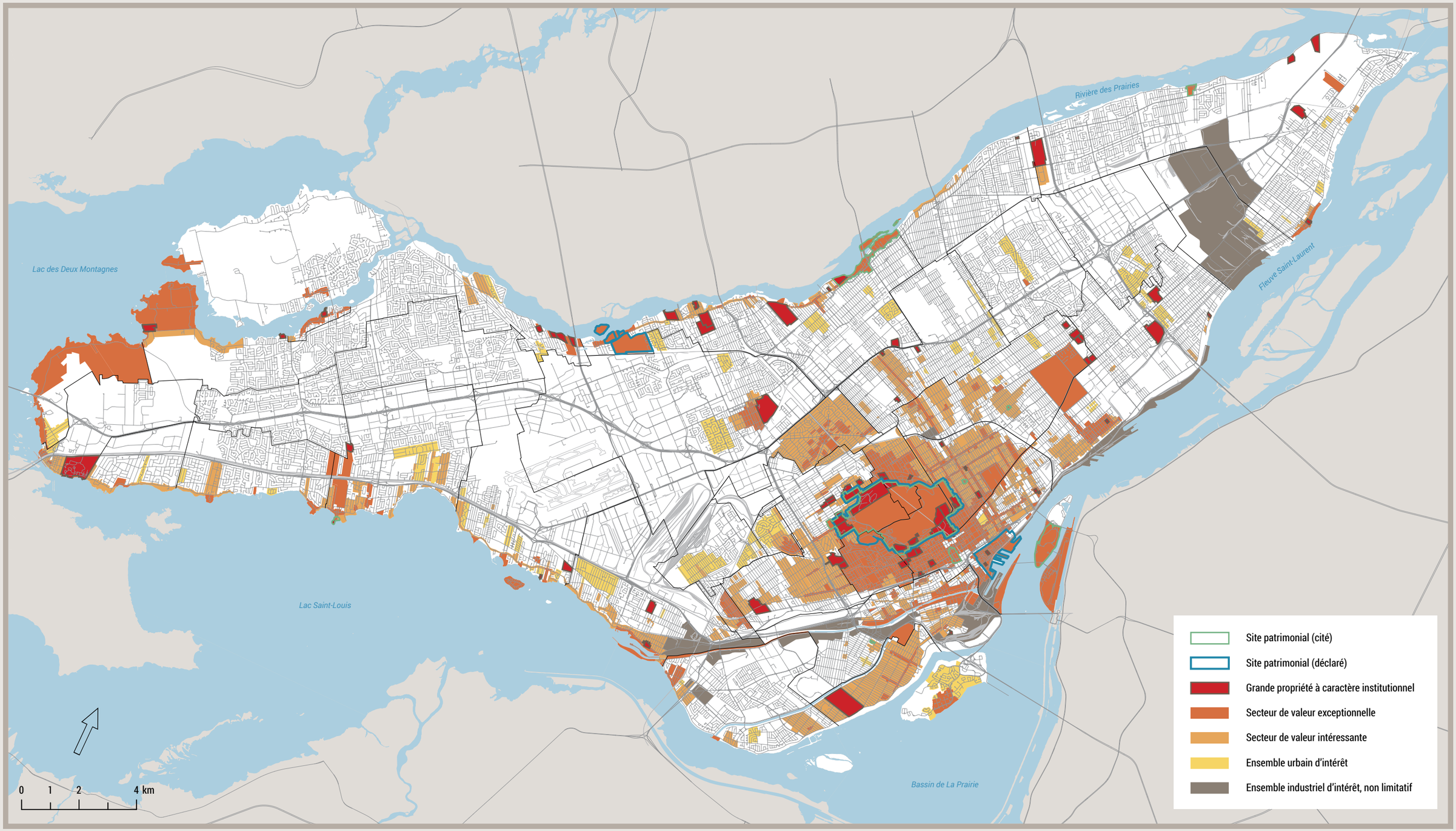
Afin d'appliquer les mesures destinées aux grandes propriétés à caractère institutionnel et aux lieux de culte d'intérêt, telles qu'elles sont prévues au document complémentaire, le schéma invite chaque municipalité à se doter d'un processus d'évaluation de l'intérêt patrimonial. Le guide intitulé *L'évaluation de l'intérêt patrimonial d'un lieu*[42], élaboré par la Ville de Montréal, peut servir de référence.

VOIR LA CARTE 12 – PATRIMOINE

42. Ville de Montréal, Direction de la culture et du patrimoine, *L'évaluation de l'intérêt patrimonial d'un lieu,* 2012

Carte 12 ▶

Carte 12 – Patrimoine



Les sites patrimoniaux déclarés, classés ou cités

Le mont Royal, le Vieux-Montréal[43] et le bois de Saraguay sont des sites patrimoniaux déclarés. Les deux premiers font l'objet de mesures associées à un plan de protection et de mise en valeur en fonction de leurs caractéristiques et des enjeux qui leur sont propres.

Le bois de Saraguay n'a pas encore fait l'objet d'un plan de mise en valeur. Il présente un patrimoine naturel et culturel de grande valeur. Il s'agit du bois le mieux préservé du territoire de l'agglomération de Montréal. Il comporte également des témoins associés aux domaines équestres des familles Ogilvie et MacDougall.

Le territoire de l'agglomération comprend aussi neuf sites patrimoniaux cités par les municipalités et quelques sites patrimoniaux classés en vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel* (RLRQ, chapitre P-9.002, la « LPC »). Le schéma considère qu'il y a lieu d'assurer la protection et la mise en valeur de ces sites.

Le schéma propose de :

- Poursuivre les démarches et les interventions de protection et de mise en valeur du mont Royal et du Vieux-Montréal sur la base de leurs plans de protection et de mise en valeur adoptés respectivement en 2009 et 2013 ;
- Poursuivre l'application des principes ayant mené à la constitution de la nouvelle vocation du Vieux-Port – espace public ouvert et accessible à l'ensemble de la population –, puis au réaménagement de ce secteur ;
- Élaborer un plan de protection et de mise en valeur du patrimoine naturel et culturel du bois de Saraguay ;
- Assurer la mise en place d'outils de gestion spécifiques, adaptés aux caractéristiques des sites patrimoniaux classés et cités.

Les grandes propriétés à caractère institutionnel

Une grande propriété à caractère institutionnel est un ensemble dont la vocation d'origine est institutionnelle. Il affiche généralement un caractère monumental dans la configuration de ses bâtiments et dans son langage architectural, mais également dans son intégration au tissu urbain environnant. Ses aménagements extérieurs présentent également un caractère monumental, notamment par la superficie des terrains et une mise en scène exploitant la topographie. Les grandes propriétés à caractère institutionnel témoignent de l'histoire du développement urbain montréalais. Il peut s'agir d'ensembles conventuels ou encore de grandes institutions comme des hôpitaux, des universités ou d'autres institutions d'enseignement d'importance à l'échelle de l'agglomération.

ORIENTATION

Favoriser une valorisation, une protection et une mise en valeur des grandes propriétés à caractère institutionnel

Le schéma désigne la catégorie « grande propriété à caractère institutionnel » comme étant d'importance d'agglomération. Les grandes propriétés de cette catégorie sont indiquées sur la carte 12 – Patrimoine, et font l'objet de mesures de protection et de mise en valeur spécifiques.

43. Le Vieux-Montréal intègre également le secteur du Vieux-Port, tel que le gouvernement du Québec l'a délimité au sein du territoire de l'arrondissement historique, en 1995.

LE MONT ROYAL

Le mont Royal constitue un élément caractéristique prédominant de l'agglomération de Montréal. Il définit son identité et comporte des qualités naturelles, culturelles et patrimoniales exceptionnelles. Composé de trois sommets, dont les versants et les glacis se déploient au-delà des limites du site patrimonial, il est au cœur de l'organisation de la ville. Il se caractérise notamment par une présence végétale sur ses espaces sommitaux et son entre-mont, des domaines institutionnels sur ses flancs et plusieurs quartiers résidentiels conditionnés par sa présence. Il importe de protéger et mettre en valeur ses attributs, de réunir les conditions nécessaires pour ce faire et de rendre la montagne accessible et accueillante.

LE VIEUX-MONTRÉAL

Site de la fondation de Montréal, le Vieux-Montréal se distingue par ses qualités patrimoniales exceptionnelles qui en font un lieu de mémoire emblématique pour l'ensemble de la région métropolitaine. Le Vieux-Montréal n'est pas qu'un lieu touristique et patrimonial, il constitue également un milieu de vie pour sa population résidente. Son évolution soulève donc l'enjeu d'assurer l'harmonie entre ses différentes vocations. Les orientations du *Plan de protection et de mise en valeur du Vieux-Montréal* s'inscrivent dans cette perspective.

LE BOIS DE SARAGUAY

Ce parc se compose de nombreux milieux humides et de milieux plus secs où dominent l'érable argenté, l'érable à sucre, l'orme d'Amérique, le frêne de Pennsylvanie et le frêne noir. Se trouvent aussi dans ces milieux certaines essences d'arbres à statut précaire telles que le caryer ovale, l'érable noir et le noyer cendré. Ce parc-nature est l'habitat de nombreux types de mammifères et d'oiseaux. Il renferme également les témoins d'occupations agricoles remontant au XVIII^e siècle. En 1981, le bois de Saraguay a été classé arrondissement naturel et en 1984, le parc régional du Bois-de-Saraguay a été créé à des fins de conservation.

METTRE EN VALEUR LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT

Grande propriété à caractère institutionnel, dans le Vieux-Lachine

Denis Tremblay, photographe

Le moulin à vent de Pointe-Claire

Tourisme Montréal, Stéphan Poulin

Qualité de conservation d'un secteur patrimonial

Rue typique de l'ancien village de Sainte-Geneviève

OBJECTIFS

- Assurer une protection et une mise en valeur des grandes propriétés à caractère institutionnel en fonction des éléments significatifs propres à chacune
- Poursuivre les démarches et interventions de protection et de mise en valeur des grandes propriétés à caractère institutionnel du site patrimonial du Mont-Royal, sur la base du *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal*
- Éviter les démolitions et le morcellement des propriétés
- Assurer une intégration harmonieuse des nouvelles interventions
- Respecter le caractère monumental et l'implantation des bâtiments
- Protéger et mettre en valeur les aménagements paysagers et les espaces boisés ou autres éléments naturels d'intérêt
- Protéger les perspectives et les percées visuelles sur les bâtiments ou sur d'autres éléments d'intérêt contribuant à l'identité du lieu, notamment ceux perceptibles à partir de la voie publique

INTERVENTIONS

Des mesures sont prévues au document complémentaire pour la protection et la mise en valeur des grandes propriétés à caractère institutionnel.

De plus, le schéma propose de:

- Déterminer dans le plan d'urbanisme les grandes propriétés à caractère institutionnel indiquées sur la carte 12 – Patrimoine;
- Voir, dans l'éventualité d'un changement d'usage, à maintenir la désignation « grande propriété à caractère institutionnel » telle qu'elle est indiquée sur la carte 12 – Patrimoine, afin de protéger le caractère patrimonial lié à la typologie institutionnelle d'origine.

Les secteurs de valeur patrimoniale

Les secteurs de valeur patrimoniale sont distingués selon quatre catégories correspondant à leur intérêt et à leur valeur, indiquées à la carte 12 – Patrimoine. Le schéma propose des interventions favorisant leur protection et leur mise en valeur.

Un secteur de valeur exceptionnelle est un secteur ayant conservé ses qualités au chapitre des aménagements urbains, des implantations de bâtiments, de la géographie et des paysages et qui regroupe des suites architecturales, des alignements de bâtiments d'intérêt patrimonial, des zones unifiées par une fonction ou une typologie architecturale. Les ensembles de cette catégorie ont subi relativement peu de perturbations et présentent un caractère d'harmonie formelle et fonctionnelle. De plus, ils sont souvent reconnus comme des témoins historiques importants[44].

Un secteur de valeur intéressante comprend plusieurs bâtiments et certaines caractéristiques paysagères qui présentent un intérêt patrimonial. Ce sont toutefois des secteurs dont la trame urbaine peut avoir été partiellement modifiée, qui ont pu connaître un certain nombre de perturbations et qui renferment parfois des constructions peu intégrées à l'ensemble. Certaines zones dont l'état est moins satisfaisant sur le plan architectural ou environnemental pourraient présenter un intérêt si une action de mise en valeur était entreprise[45].

44. Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction du développement urbain, *Évaluation du patrimoine urbain,* 2005.
45. *Ibid.*

Un ensemble urbain d'intérêt est un ensemble résidentiel, institutionnel ou multifonctionnel souvent construit après 1945 et qui présente une homogénéité ou un caractère d'unité de même qu'un intérêt par ses formes urbaines, architecturales et paysagères.

Un ensemble industriel d'intérêt est un regroupement particulièrement complexe de bâtiments industriels, de structures de génie civil, de machines, d'instruments, d'outils et d'équipements divers appartenant à une seule ou à plusieurs compagnies et auquel on reconnaît un intérêt patrimonial[46].

ORIENTATION

Protéger et mettre en valeur les secteurs de valeur patrimoniale sur la base de leur caractérisation et de leur intérêt

OBJECTIFS

- Adapter les mesures réglementaires afin d'assurer la protection et la mise en valeur des secteurs de valeur patrimoniale en fonction de leurs caractéristiques
- Assurer l'intégration des interventions aux caractéristiques des secteurs de valeur patrimoniale
- Favoriser une reconnaissance élargie des ensembles industriels d'intérêt afin d'orienter les mesures en vue de leur mise en valeur

INTERVENTIONS

Des mesures sont prévues au document complémentaire.

De plus, le schéma propose de :

- Déterminer au plan d'urbanisme les secteurs de valeur exceptionnelle, les secteurs de valeur intéressante, les ensembles urbains d'intérêt et les ensembles industriels d'intérêt indiqués à la carte 12 – Patrimoine ;
- Identifier et caractériser les ensembles industriels d'intérêt afin de développer des modes d'intervention, de gestion et de planification adaptés à leur spécificité.

Les immeubles et lieux de culte d'intérêt

Certains immeubles et lieux de culte d'intérêt se trouvent tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des secteurs ou ensembles de valeur patrimoniale. Un recensement de ces immeubles peut être consulté dans les cahiers d'évaluation du patrimoine urbain[47].

Les lieux de culte d'intérêt font l'objet d'enjeux particuliers et à cet égard, le schéma reconnaît la nécessité d'encadrer de manière spécifique les interventions sur ces immeubles. Cet encadrement concerne aussi bien le lotissement, l'usage, la transformation ou la reconversion des immeubles que la conservation des caractéristiques formelles et l'inscription dans le contexte environnant. Ces bâtiments, qu'ils soient typiques ou exceptionnels par leur singularité architecturale et leur implantation, constituent des points de repère et s'inscrivent souvent au cœur des quartiers.

Ensemble urbain d'intérêt, à Rosemont

Mathieu Labelle

Le silo nº 5 marquant le paysage du front maritime et portuaire de Montréal

L'église Resurrection of Our Lord, lieu de culte d'intérêt

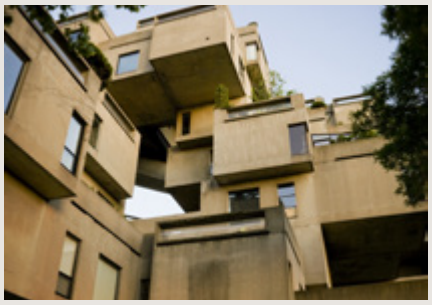
LA SAUVEGARDE DU PATRIMOINE RELIGIEUX

Amorcée depuis les années 1960, la baisse de la pratique religieuse soulève l'enjeu de la sauvegarde du patrimoine religieux. Cet enjeu se manifeste souvent par la fermeture d'églises et autres lieux de culte ou par celle de grands ensembles immobiliers religieux. Le schéma met en place des mesures sur le changement d'usage ou la transformation de ces bâtiments construits à des fins religieuses, et ce, dans le respect de leur qualité patrimoniale.

46. *Ibid.*
47. *Ibid.*

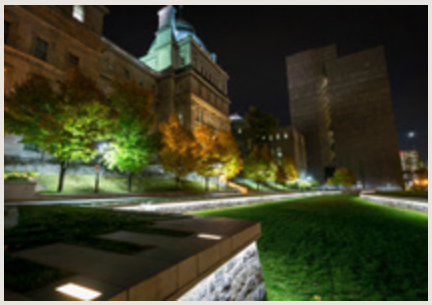
2.3 METTRE EN VALEUR LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT

Lise Caron



Habitat 67, patrimoine moderne

Le viaduc du chemin Glen, à Westmount



Mise en valeur du patrimoine archéologique, au champ de Mars

ORIENTATION

Protéger et mettre en valeur les immeubles et lieux de culte d'intérêt

OBJECTIFS

- Prévoir des mesures de protection et de mise en valeur respectant les caractéristiques des immeubles d'intérêt
- Reconnaître l'intérêt de certains immeubles du patrimoine moderne
- Assurer la protection et la mise en valeur des lieux de culte d'intérêt
- Éviter la démolition et le morcellement d'un lieu de culte d'intérêt
- Favoriser une occupation à caractère public ou communautaire d'un lieu de culte d'intérêt

INTERVENTIONS

Des mesures sont prévues au document complémentaire pour la protection et la mise en valeur des lieux de culte d'intérêt.

Le schéma propose de:

- Déterminer au plan d'urbanisme les immeubles et lieux de culte d'intérêt présents sur le territoire (minimalement ceux recensés dans les cahiers d'évaluation du patrimoine urbain[48], tout en considérant le patrimoine moderne[49]);
- Prévoir des mesures de protection et de mise en valeur des immeubles d'intérêt adaptées aux différents types d'intervention;
- Tenir à jour un répertoire des immeubles vacants d'intérêt ou présentant des signes de négligence ou d'abandon et utiliser une approche d'intervention favorisant une nouvelle occupation de ces immeubles ou leur conversion.

Les ouvrages de génie civil d'intérêt

Certains ouvrages de génie (viaduc, pont, etc.) témoignent d'un savoir-faire ou d'une esthétique propres à une période donnée du développement de l'agglomération de Montréal, notamment l'utilisation de matériaux ou de techniques constructives particulières.

ORIENTATION

Développer la connaissance des ouvrages de génie civil d'intérêt en vue de favoriser la reconnaissance de leur intérêt et la prise en compte de celui-ci lors de la planification des interventions de restauration ou de transformation

OBJECTIF

- Déterminer les ouvrages de génie civil qui présentent un intérêt, les protéger et les mettre en valeur

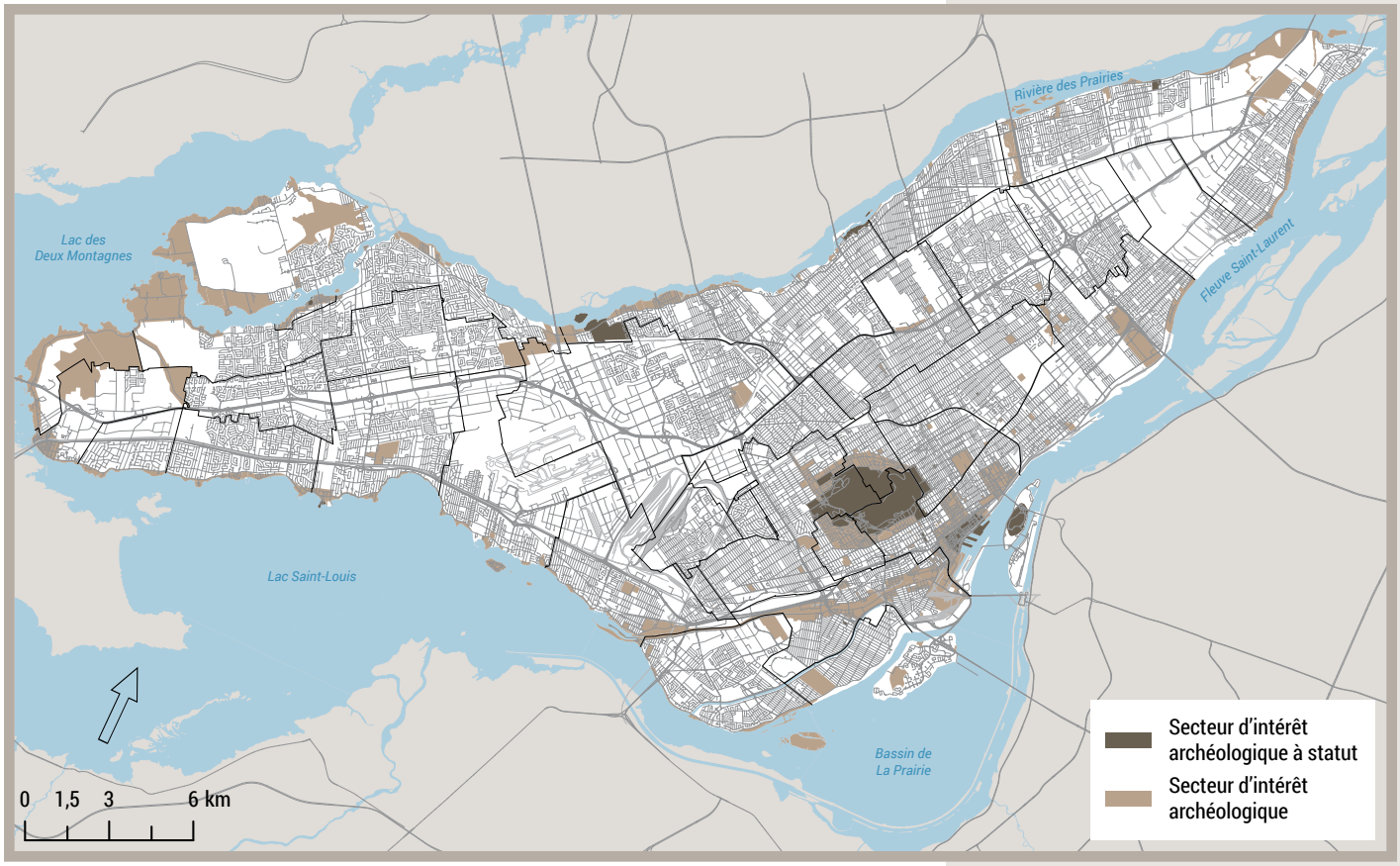
INTERVENTION

Le schéma propose de:

- Constituer un inventaire des ouvrages de génie civil d'intérêt selon des critères à définir.

48. *Ibid.* Cet inventaire est disponible sur le site de la Ville, à l'adresse suivante: ville.montréal.qc.ca/portal/page?_pageid=2240,2893649&_dad=portal&_schema=PORTAL
49. Voir la définition au glossaire.

Carte 13 – Patrimoine archéologique



Les secteurs d'intérêt archéologique

Ce patrimoine témoigne de l'histoire de Montréal et constitue une richesse collective qu'il convient de reconnaître, de documenter, de protéger et de mettre en valeur. Plusieurs secteurs de l'agglomération présentent un important potentiel archéologique lié aux occupations successives du territoire, depuis l'occupation amérindienne jusqu'aux phases d'urbanisation et d'industrialisation.

ORIENTATION

Protéger et mettre en valeur le patrimoine archéologique

INTERVENTIONS

Des mesures sont prévues au document complémentaire en vue d'assurer une protection et une mise en valeur du patrimoine archéologique lors de la réalisation de certains projets d'aménagement.

De plus, le schéma propose de :

- Poursuivre les efforts de documentation du patrimoine archéologique ;
- Déterminer des secteurs sensibles qui présentent un potentiel de découverte archéologique.

UN PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE RÉPERTORIÉ

La protection et la mise en valeur du patrimoine archéologique s'appuient sur des pratiques et des acquis exemplaires à bien des égards. Les études de potentiel et les interventions, inventaires et fouilles réalisés à ce jour ont permis de documenter plusieurs sites archéologiques. À titre d'exemple, le territoire montréalais compte actuellement plus de 230 sites répertoriés dans l'*Inventaire des sites archéologiques du Québec.* Certains de ces sites sont associés aux différents lieux historiques nationaux et aux immeubles patrimoniaux inscrits au *Registre du patrimoine culturel du Québec.*

2.3 METTRE EN VALEUR LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT

LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE

Par souci d'assurer un développement durable du territoire, le schéma vise à protéger et à mettre en valeur les milieux naturels et à en rehausser la biodiversité. Les milieux naturels participent à la qualité générale du cadre de vie et au pouvoir d'attraction de l'agglomération.

Les milieux naturels comprennent des bois, des milieux humides, des friches naturelles et des cours d'eau intérieurs. Ils couvrent, en 2014, moins de 10 % de la surface terrestre de l'agglomération. Ils sont illustrés à la carte 14 – Milieux naturels. Cette carte situe les milieux naturels sur tous les terrains, publics et privés.

VOIR LA CARTE 14 – MILIEUX NATURELS

La mise en valeur des territoires d'intérêt écologique

Les territoires d'intérêt écologique déterminés par le schéma sont indiqués à la carte 15 – Territoires d'intérêt écologique. Ces territoires comprennent :

- Les écoterritoires ;
- Les mosaïques de milieux naturels ;
- Les bois et les corridors forestiers métropolitains inscrits au PMAD pour leur contribution importante à la biodiversité et à la canopée de l'agglomération ;
- Les milieux naturels protégés ou en voie de l'être en raison de leur valeur écologique et sociale reconnue ;
- Les rives et le littoral à dominance naturelle ;
- Les parcs locaux comprenant des milieux naturels d'intérêt.

À noter que la carte des territoires d'intérêt écologique détermine également les cavernes naturelles de Saint-Léonard comme des éléments géologiques uniques de l'agglomération.

VOIR LA CARTE 15 – TERRITOIRES D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE

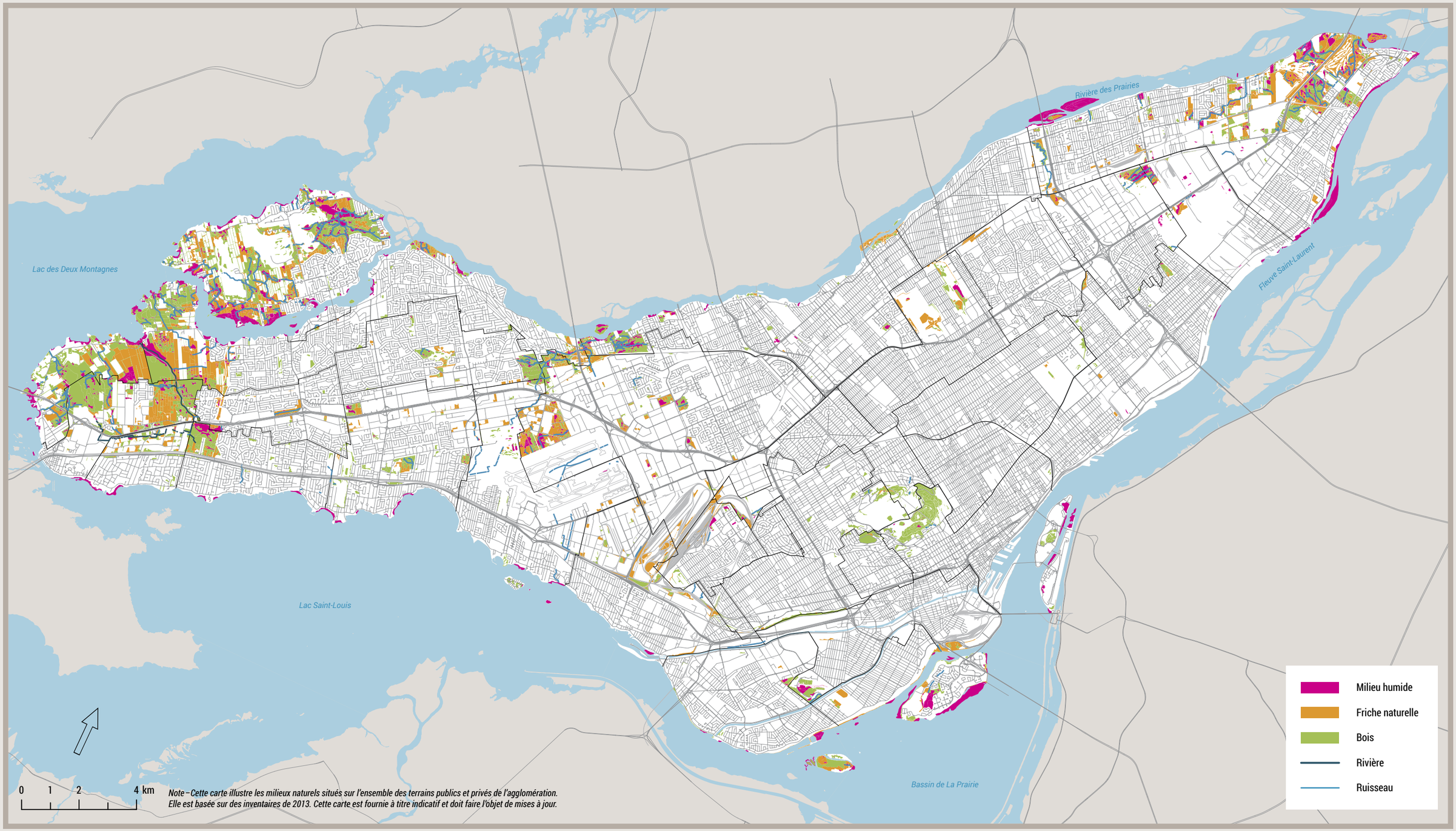
La majorité des territoires d'intérêt écologique sont concentrés à l'intérieur d'aires protégées, lesquelles représentent, en 2014, 5,8 % de la surface terrestre de l'agglomération.

VOIR LA CARTE 42 – AIRES PROTÉGÉES, À L'ANNEXE I (CARTE JOINTE À TITRE INDICATIF)

Les diverses initiatives de la Ville de Montréal, des municipalités reconstituées et des partenaires publics et privés participant à la mise en œuvre de la *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels* (PPMVMN) ont permis de faire passer la part des aires protégées de 3,1 % du territoire terrestre de l'agglomération, en 2004, à 5,8 % en 2014. Des parcs existants ont été agrandis, comme le parc-nature de l'Anse-à-l'Orme, et de toutes nouvelles aires protégées ont été constituées, comme le parc-nature des Rapides-du-Cheval-Blanc.

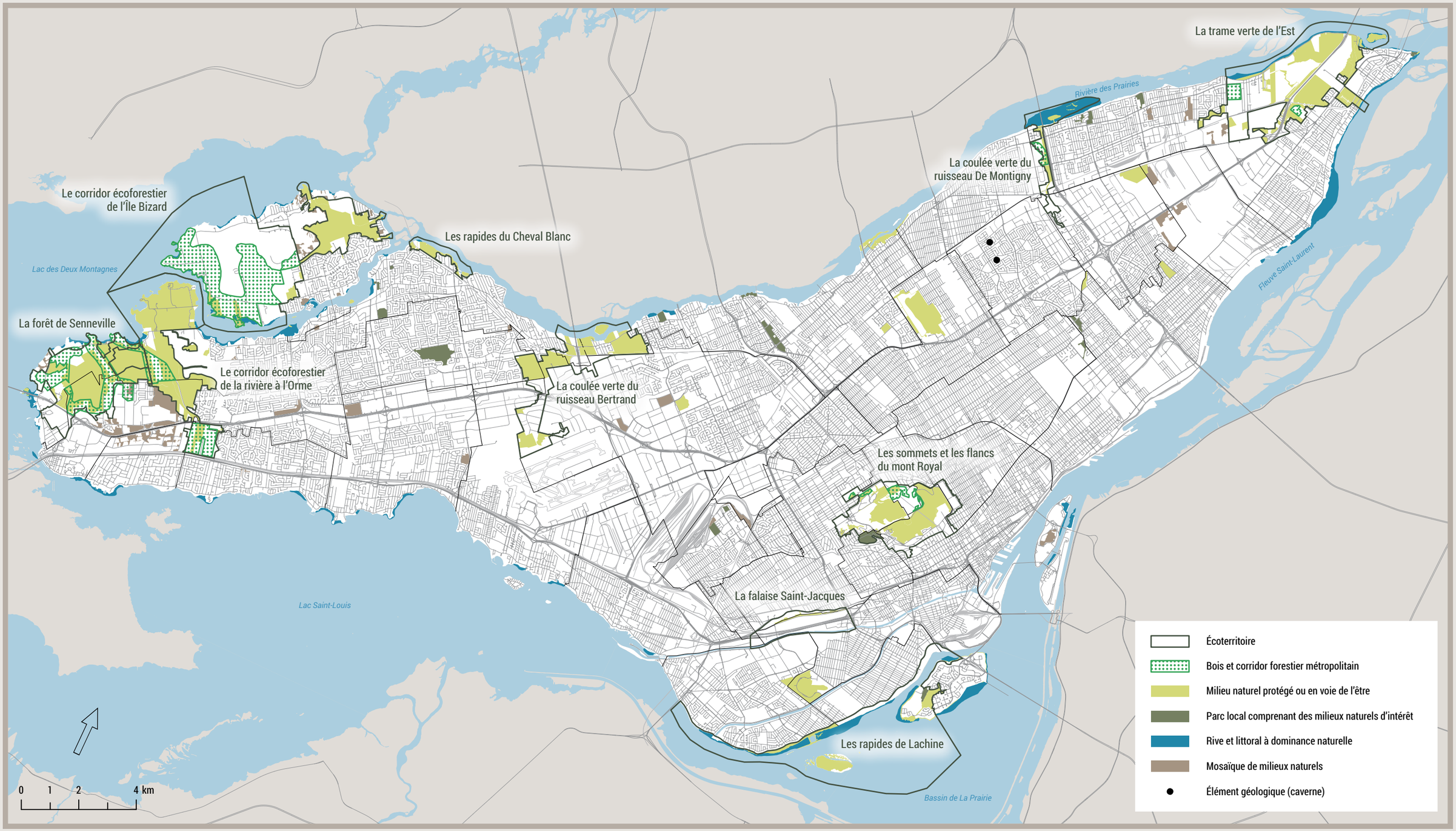
Carte 14 ▶

Carte 14 – Milieux naturels



Note – Cette carte illustre les milieux naturels situés sur l'ensemble des terrains publics et privés de l'agglomération. Elle est basée sur des inventaires de 2013. Cette carte est fournie à titre indicatif et doit faire l'objet de mises à jour.

Carte 15 – Territoires d'intérêt écologique



LES MILIEUX NATURELS

LES BOIS

Les bois de l'île de Montréal sont composés de peuplements caractéristiques du domaine bioclimatique de l'érablière à caryer cordiforme. Les peuplements les plus rares, les plus anciens, ou encore ceux servant de refuge d'espèces menacées ou vulnérables sont surtout situés dans les parcs-nature et dans certaines parties du parc du Mont-Royal.

LES MILIEUX HUMIDES

Les milieux humides de l'agglomération se composent majoritairement de marécages arbustifs et arborescents, et constituent ainsi des surfaces boisées comprenant des peuplements forestiers typiques de ces zones mal drainées (ex. : érablières argentées, saulaies, érablières à érable rouge, etc.). Les marais sont l'autre grande catégorie de milieux humides présents à l'intérieur des terres et en rive. D'ailleurs, une forte proportion des milieux humides se trouvent aux abords des grands plans d'eau et constituent des aires essentielles à l'alimentation et à la reproduction de la faune aquatique et semi-aquatique. Il est à noter qu'au moins les trois quarts des milieux humides de l'agglomération sont déjà protégés parce qu'ils se trouvent soit à l'intérieur des limites d'une aire protégée, soit dans le domaine hydrique (non constructible). Environ 22 % des milieux humides qui ne sont pas encore protégés sont situés dans les écoterritoires ou les mosaïques de milieux naturels pour lesquels des mesures sont prévues au document complémentaire.

VOIR LA CARTE 41 – MILIEUX HUMIDES CLASSIFIÉS ET COURS D'EAU INTÉRIEURS, À L'ANNEXE I

LES COURS D'EAU INTÉRIEURS ET LES RIVES DES GRANDS PLANS D'EAU

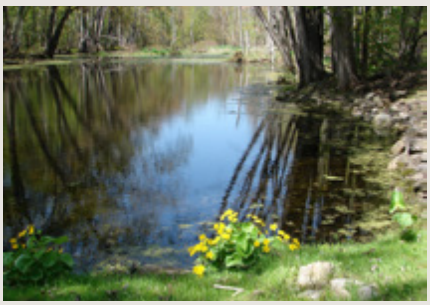
Les cours d'eau intérieurs sont essentiellement représentés par des ruisseaux et par une seule rivière intérieure, la rivière à l'Orme, située dans l'ouest de Montréal. Ils se répartissent en 70 réseaux de cours d'eau, incluant le lit d'écoulement principal et ses tributaires.

Une partie des rives des grands plans d'eau de l'agglomération a été artificialisée par les divers ouvrages de contrôle des débits d'eau et de production d'hydro-électricité. Malgré cela, plusieurs secteurs présentent des caractéristiques naturelles permettant l'épanouissement d'une flore et d'une faune diversifiées.

LES FRICHES NATURELLES

Les friches naturelles de l'agglomération sont souvent le résultat de l'abandon des activités agricoles, comme pour certains terrains en attente de développement dans l'ouest de l'île. Les friches sont des habitats essentiels à plusieurs espèces. La législation provinciale offre peu d'outils légaux pour la protection des friches, comparativement aux cours d'eau, aux milieux humides et aux bois.

Parc-nature du Bois-de-Saraguay



Marais du parc-nature du Bois-de-l'Île-Bizard

Ruisseau du parc-nature du Ruisseau-De Montigny

Rivière à l'Orme

2.3 METTRE EN VALEUR LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT

L'AIRE PROTÉGÉE, UNE DÉFINITION

La définition de l'aire protégée utilisée dans ce document correspond à celle de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), soit : « Un espace géographique clairement défini, reconnu, consacré et géré, par tout moyen efficace, juridique ou autre, afin d'assurer à long terme la conservation de la nature ainsi que les services écosystémiques et les valeurs culturelles qui lui sont associées[50]. »

L'ÉCOTERRITOIRE

Un écoterritoire est une zone où se trouvent des espaces naturels d'intérêt écologique dont la protection a été jugée prioritaire, des aires protégées existantes (grands parcs, réserves naturelles, etc.) ainsi que des espaces urbanisés. Dans l'agglomération de Montréal, dix écoterritoires ont été établis par la PPMVMN.

LES MOSAÏQUES DE MILIEUX NATURELS

Une mosaïque de milieux naturels regroupe au moins deux types de milieux naturels. Ces milieux s'inscrivent dans la continuité d'une aire déjà protégée ou sont situés dans des secteurs pauvres en milieux naturels ou, encore, présentent un attrait esthétique. La protection par mosaïque de milieux naturels est une approche qui permet d'envisager les interrelations entre les divers éléments du paysage et de composer des aménagements présentant un réel potentiel d'intégration des milieux naturels à la trame urbaine.

En considérant les aires de concentration d'oiseaux aquatiques situées sur les grands plans d'eau, lesquelles sont reconnues comme aires protégées, le territoire de l'agglomération de Montréal atteint déjà la cible de 17 % pour la protection de l'aire totale de son territoire terrestre et aquatique (voir la carte 42 – Aires protégées). Les propositions du schéma visent à ce que la superficie terrestre des aires protégées atteigne 10 %, contribuant ainsi davantage à l'atteinte de l'objectif du PMAD.

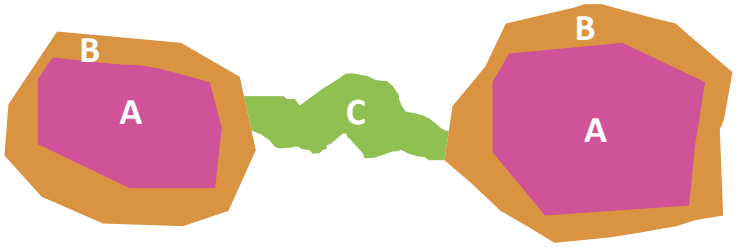
Dans la poursuite de ses efforts de protection en milieu terrestre, le schéma maintient l'approche de concertation visant la prise en compte des milieux naturels dans l'aménagement du territoire, telle qu'elle est menée depuis l'adoption de la PPMVMN, en 2004.

Ainsi, le schéma reconduit le concept d'écoterritoire pour déterminer les territoires d'intérêt écologique. Les limites de ces territoires ont été revues pour inclure de nouveaux milieux naturels et certaines rives et pour prendre en considération les projets de conservation déjà réalisés. Également, les objectifs d'aménagement des écoterritoires sont actualisés en fonction de connaissances plus poussées sur les milieux naturels, de même que d'objectifs et pistes d'action destinés à leur mise en valeur, établis dans le cadre d'une concertation avec les partenaires et les citoyens[51]. (Voir les objectifs de conservation et d'aménagement des écoterritoires, à l'annexe III).

La désignation des milieux naturels d'intérêt continue également de s'appuyer sur la notion de réseau écologique qui distingue les zones noyaux, les zones tampons et les couloirs écologiques.

FIGURE 1 – LE RÉSEAU ÉCOLOGIQUE

A Les zones noyaux sont des foyers de biodiversité. Elles assurent les conditions environnementales propres à la sauvegarde d'écosystèmes, d'habitats et de populations animales et végétales importants ;
B Les zones tampons jouent plusieurs rôles. Elles protègent, entre autres, les zones noyaux d'éventuelles menaces extérieures et servent d'habitats essentiels à la survie des espèces des zones noyaux ;
C Le couloir écologique a pour fonction de relier entre elles les zones noyaux, ce qui permet aux espèces de se disperser et de migrer.



50. N. Dudley (éd.), *Lignes directrices pour l'application des catégories de gestion aux aires protégées,* Gland, Suisse, Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), 2008, page 10.
51. La concertation avec les citoyens est au cœur de l'élaboration des « plans concepts » qui, en s'appuyant sur les objectifs d'aménagement et de conservation des écoterritoires, viennent préciser les interventions nécessaires à la protection et à la mise en valeur des milieux naturels. En 2014, la Ville de Montréal avait élaboré des plans concepts pour trois écoterritoires et était sur le point d'adopter celui de l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand.

Une approche semblable à celle employée pour les écoterritoires encadrera la protection et la mise en valeur des mosaïques de milieux naturels et sera appuyée par l'élaboration d'un plan de conservation.

Enfin, des interventions devront aussi être menées dans le but de préserver les bois et corridors forestiers métropolitains, de même que les rives et le littoral à dominance naturelle[52].

ORIENTATION

Assurer la protection et la mise en valeur des territoires d'intérêt écologique

OBJECTIF

- Accroître à moyen terme la part des aires protégées terrestres à 10 % du territoire et davantage, à plus long terme

INTERVENTIONS

Des mesures sont prévues au document complémentaire.

De plus, le schéma propose de :

- Déterminer au plan d'urbanisme les territoires d'intérêt écologique indiqués à la carte 15 – Territoires d'intérêt écologique ;
- Pour une municipalité comprenant un territoire d'intérêt écologique indiqué à la carte 15 – Territoires d'intérêt écologique, élaborer un plan de conservation qui prend en considération, au minimum, les territoires d'intérêt écologique ainsi que tous les milieux humides identifiés à la carte 41 – Milieux humides classifiés et cours d'eau intérieurs, selon la démarche proposée par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) dans le *Guide d'élaboration d'un plan de conservation des milieux humides* ;
- Déterminer les affectations du sol compatibles avec les aires protégées, selon leur statut de protection ;
- Déterminer les affectations du sol compatibles avec les objectifs de protection et de mise en valeur des bois et corridors forestiers métropolitains ;
- Assurer la conservation des milieux naturels en voie de protection ;
- Assurer la pérennité des milieux naturels d'intérêt à l'intérieur des parcs locaux.

FONDEMENT ET OBJECTIF D'UN PLAN DE CONSERVATION

« Le fondement de cette démarche repose sur une connaissance exhaustive du territoire, des milieux humides, de leurs valeurs écologique et socioéconomique relatives et des milieux qui leur sont adjacents. C'est sur la base de ces informations que sont évalués les différents scénarios entre le développement ou la conservation du capital naturel d'une municipalité. L'objectif d'une démarche menant à établir un plan de conservation est d'orienter suffisamment tôt les décisions en matière de conservation et de gestion durable des milieux humides. Cette démarche de gestion territoriale permet également d'envisager les mesures d'atténuation à considérer relatives aux pertes de milieux humides, quelques fois inévitables mais justifiées. L'objectif ultime est d'augmenter, sinon de maintenir, l'intégrité écologique d'un territoire en favorisant la conception de projets novateurs, qui proposent des mesures de conservation adaptées au territoire et aux défis que pose le développement des municipalités. » (Source : MDDELCC, *Guide d'élaboration d'un plan de conservation des milieux humides.*)

Air-Imex

Vue aérienne de l'ouest de l'île Bizard

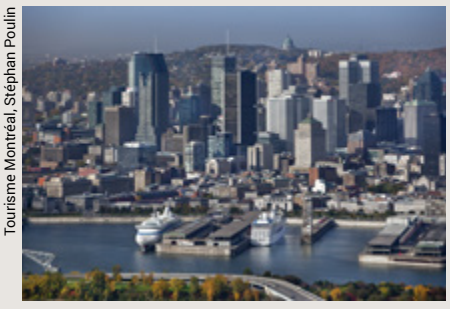
52. La protection des rives, du littoral et des plaines inondables est abordée à la section portant sur les contraintes naturelles, au chapitre 3.1.

METTRE EN VALEUR LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT

LE PMAD ET L'IDENTIFICATION ET LA PROTECTION DES PAYSAGES D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN

Pour le territoire de l'agglomération de Montréal, le PMAD détermine des unités paysagères (le centre, la cité et l'ouest), une Montérégienne, une route panoramique, le corridor routier d'accès par l'autoroute 20 et des points de vue exceptionnels. Au schéma, les unités paysagères sont analysées sur la base des éléments structurants du paysage. Les autres composantes métropolitaines du paysage sont incorporées, respectivement, au paysage emblématique du mont Royal et du centre des affaires, au paysage identitaire du parcours riverain, aux parcours d'entrée de ville et aux vues d'intérêt. Tel que le mentionne le chapitre 1 du schéma, le corridor routier d'accès par l'autoroute 20 fera également l'objet d'une planification stratégique.

Le schéma répond ainsi aux attentes de protection des paysages d'intérêt métropolitain du PMAD par la détermination, au document complémentaire, d'orientations et de mesures de protection et de mise en valeur. Ces orientations et mesures ont pour objectif d'assurer la reconnaissance des paysages d'intérêt métropolitain à l'échelle de l'agglomération, le respect des éléments structurants des paysages d'intérêt métropolitain, le maintien des accès aux panoramas et aux points de vue d'intérêt métropolitain, la reconnaissance des avantages socioéconomiques des paysages et la contribution du paysage à la biodiversité.



Tourisme Montréal, Stéphan Poulin

Le mont Royal et le centre des affaires

LE PAYSAGE ET LA TRAME VERTE ET BLEUE

Le paysage prend forme à partir de plusieurs éléments d'origine naturelle ou anthropique. Les milieux naturels (bois, milieux humides, friches et cours d'eau) forment les composantes biophysiques du paysage. La morphologie urbaine (parcellaire urbain et rural, réseau viaire, organisation générale du cadre bâti), de même que les bâtiments, les constructions et les ouvrages de génie correspondent aux composantes anthropiques du paysage[53]. Partant de ce principe, le schéma s'assure de respecter les éléments structurants des paysages d'intérêt métropolitain.

La reconnaissance, la protection et la mise en valeur du paysage de l'agglomération de Montréal ont des effets positifs incontestables sur la qualité des milieux de vie, la biodiversité, l'attractivité économique et le dynamisme culturel.

L'agglomération de Montréal se distingue par son caractère d'archipel. La présence de l'eau, et notamment du fleuve Saint-Laurent, s'inscrit au cœur de l'identité montréalaise. L'histoire de son développement en témoigne. L'agglomération dispose ainsi d'un vaste patrimoine naturel, bâti et archéologique associé aux espaces riverains que le schéma entend protéger et mettre en valeur.

Par une approche transversale, le schéma propose la valorisation du caractère d'archipel et du paysage de l'agglomération en intensifiant les liens entre la ville et l'eau, notamment avec le parcours riverain, les parcours d'entrée de ville, les vues d'intérêt ou encore la Trame verte et bleue.

Le schéma propose des orientations afin d'établir des mesures de protection et de mise en valeur des paysages emblématiques et identitaires, de signifier l'importance de certaines dimensions du paysage et d'assurer une expérience enrichissante à l'égard des paysages ainsi qu'une mise en relation de leurs différentes composantes dans une Trame verte et bleue.

VOIR LA CARTE 43 – ÉLÉMENTS STRUCTURANTS DU PAYSAGE, À L'ANNEXE I

Le paysage

VOIR LA CARTE 16 – PAYSAGES EMBLÉMATIQUES ET IDENTITAIRES

Le schéma reconnaît l'importance d'assurer une protection et une mise en valeur des paysages emblématiques et identitaires suivants : le massif du mont Royal et la silhouette du centre des affaires, et le parcours riverain.

Le massif du mont Royal et la silhouette du centre des affaires forment un paysage emblématique de l'agglomération de Montréal. Le schéma reconnaît qu'ils sont complémentaires et distincts. La topographie du mont Royal lui assure une prédominance sur le centre des affaires et en fait un repère visuel unique dans l'ensemble de la région métropolitaine[54]. Le centre des affaires, par sa concentration de bâtiments en hauteur, forme une silhouette qui constitue à son tour un repère visuel singulier. Ce dernier met en « relief » le massif de la montagne et contribue, par cet agencement, à enrichir l'expérience paysagère. Dans le cadre de la gestion du territoire, il importe de soigner la perception de ce paysage emblématique et la qualité des vues offertes.

53. G. Domon, G. Beaudet et M. Joly, *Évolution du territoire laurentidien : caractérisation et gestion des paysages,* Isabelle Quentin Éditeur, 2000, p. 22.
54. Le massif du mont Royal se distingue également par la présence de constructions à fort impact visuel, notamment l'Oratoire Saint-Joseph et la croix du mont Royal. La carte 43 – Éléments structurants du paysage indique leur emplacement.

Carte 16 ▶

Carte 16 – Paysages emblématiques et identitaires

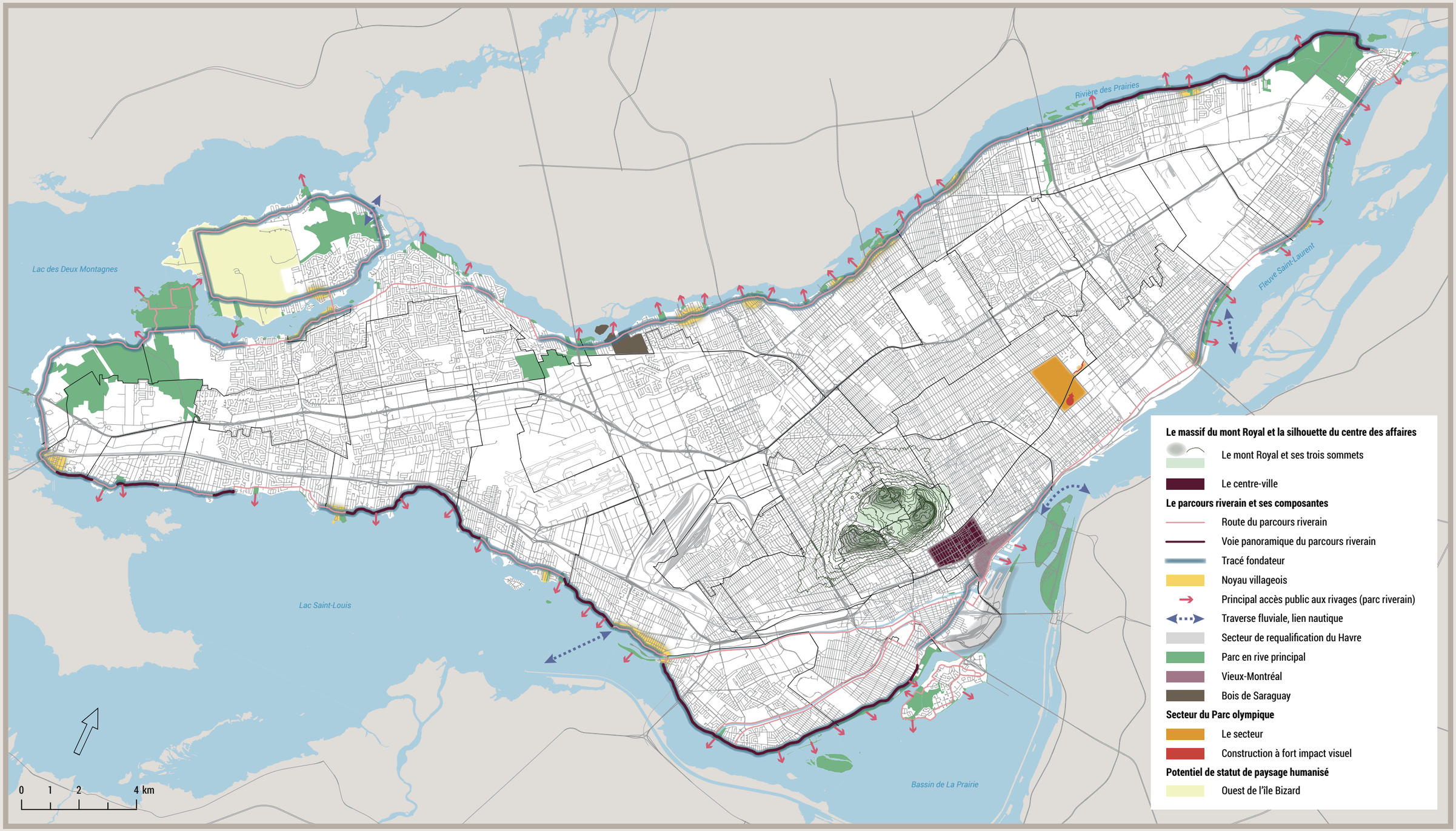
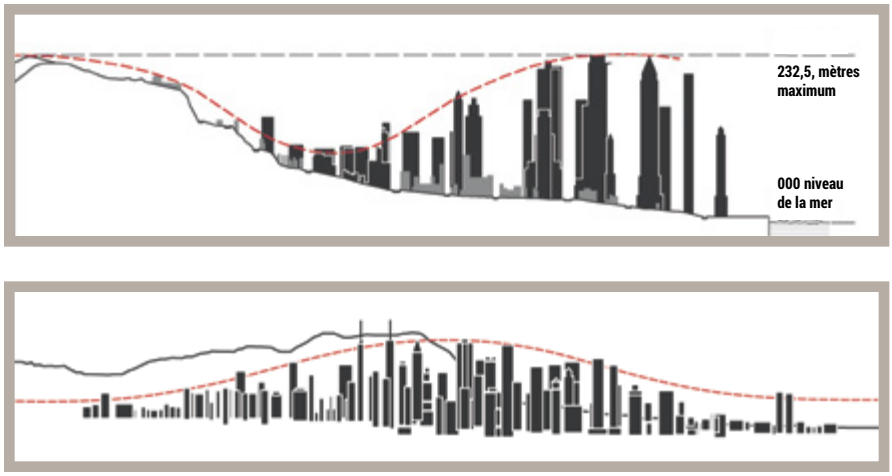


FIGURE 2 – LE MASSIF DU MONT ROYAL ET LA SILHOUETTE DU CENTRE DES AFFAIRES



Le parcours riverain présente une concentration exceptionnelle d'attraits patrimoniaux, parfois polarisés par des noyaux villageois. Il correspond la plupart du temps à un tracé ancien, le long duquel le territoire s'est structuré. Les chemins du parcours riverain offrent des vues exceptionnelles et des accès aux plans d'eau qui ceinturent Montréal. Ils permettent de saisir la réalité d'archipel de l'agglomération de Montréal.

En plus des paysages emblématiques et identitaires, trois autres dimensions paysagères méritent une attention particulière : l'aspect champêtre de l'ouest de l'agglomération, le couvert végétal en milieu urbain et les parcours d'entrée de ville.

La partie ouest de l'agglomération de Montréal possède un potentiel paysager en raison du caractère champêtre de certains secteurs, en lien avec un passé agricole ou même avec des activités agricoles qui ont toujours lieu.

L'agglomération de Montréal se caractérise aussi par la présence d'arbres et d'espaces verts en milieu urbain. Ceux-ci contribuent à façonner la spécificité des quartiers montréalais et sont essentiels à la qualité de vie en milieu urbain. À ce titre, les alignements d'arbres le long des rues – qui créent un couronnement et des perspectives –, les parcs, les cimetières, les cités-jardins et les ruelles vertes sont hautement valorisés[57].

Jonathan Lapalme

Le canal de Lachine, une composante du parcours riverain

Le parc du Fort-Rolland et le lac St-Louis à Lachine

LE PAYSAGE, UNE NOTION LARGE

La notion de paysage a beaucoup évolué au fil du temps et ne se limite plus aux caractéristiques visibles d'un territoire. Le *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal* est le premier document montréalais à faire référence à la *Convention européenne du paysage,* élaborée en 2000 par le Conseil de l'Europe, qui définit le paysage comme « [...] une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont l'aspect et le caractère résultent de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations[55] ». La notion de paysage « englobe des aspects beaucoup plus larges que les seules considérations de qualités visuelles ; elle rejoint les multiples valeurs (symbolique, identitaire, paysagère et patrimoniale) qu'une population accorde à un territoire donné[56] ».

Le couvert végétal en milieu urbain marque le passage des saisons

Air Imex

Vue aérienne de la partie ouest de l'île Bizard

55. Conseil de l'Europe, *Convention européenne du paysage,* 2000.
56. Ville de Montréal, *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal,* 2008, p. 10.
57. Pour les aspects environnementaux, consulter les sections sur le verdissement et les milieux naturels.

2.3 METTRE EN VALEUR LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT

LE PARCOURS RIVERAIN SE COMPOSE NOTAMMENT DES ÉLÉMENTS SUIVANTS :

- **Une ceinture de chemins anciens aux tracés sinueux qui ont servi d'axes de développement de l'île ;**
- **Des bâtiments et sites associés aux premiers établissements français (forts, postes de traite, moulins, etc.) ;**
- **Des noyaux villageois (reconnaissables à leurs lotissements serrés, à leurs rues étroites et à leurs bâtis caractéristiques) ;**
- **Un patrimoine agricole (champs, bâtiments agricoles, etc.) ;**
- **Un chapelet de bâtiments patrimoniaux, souvent isolés dans une trame urbaine d'après-guerre ;**
- **D'anciennes maisons de villégiature et des institutions situées sur de vastes terrains paysagers ;**
- **Des infrastructures en lien avec l'eau (quais, canaux, stations de pompage, etc.) ;**
- **Des parcs et milieux naturels riverains, des ruisseaux, des rivières et des îles ;**
- **Des lieux jadis fréquentés par les Amérindiens (sites archéologiques) ;**
- **Des vues et des accès aux plans d'eau depuis le domaine public ;**
- **Des ponts servant de portes d'entrée à la ville ;**
- **Des monuments et des plaques commémoratives.**

Les parcours d'entrée de ville (voir la carte 17 – Parcours d'entrée de ville) présentent, pour leurs panoramas et leurs perspectives visuelles, un intérêt paysager certain qui contribue à l'image distinctive de Montréal. L'arrivée à Montréal depuis l'aéroport constitue également un parcours d'entrée pour l'ensemble de la CMM.

Le schéma reconnaît l'importance des parcours d'entrée de ville, de l'amélioration de la qualité visuelle du milieu urbain, de même que de la protection et de la mise en valeur des vues.

Enfin, l'agglomération se distingue par la présence de constructions à fort impact visuel qui contribuent à enrichir l'expérience paysagère montréalaise. Soulignons notamment les constructions du Parc olympique, soit le stade et sa tour ainsi que les bâtiments en forme pyramidale du village olympique.

ORIENTATIONS

Assurer la pérennité du massif du mont Royal et de la silhouette du centre des affaires en tant que composantes emblématiques du paysage

Protéger et mettre en valeur le parcours riverain

Protéger et mettre en valeur le paysage singulier lié au caractère champêtre de l'ouest de l'agglomération

Protéger et mettre en valeur le couvert végétal en milieu urbain

Favoriser la qualité des panoramas depuis les parcours d'entrée de ville

Assurer la protection et la mise en valeur des vues d'intérêt

OBJECTIFS

- Rehausser les qualités patrimoniales du cadre bâti et des aménagements du parcours riverain et porter une attention particulière aux corridors, aux panoramas et aux percées visuelles sur les plans d'eau
- Encadrer par des mesures appropriées la mise en valeur des parcours d'entrée de ville

INTERVENTIONS

Des mesures sont prévues au document complémentaire.

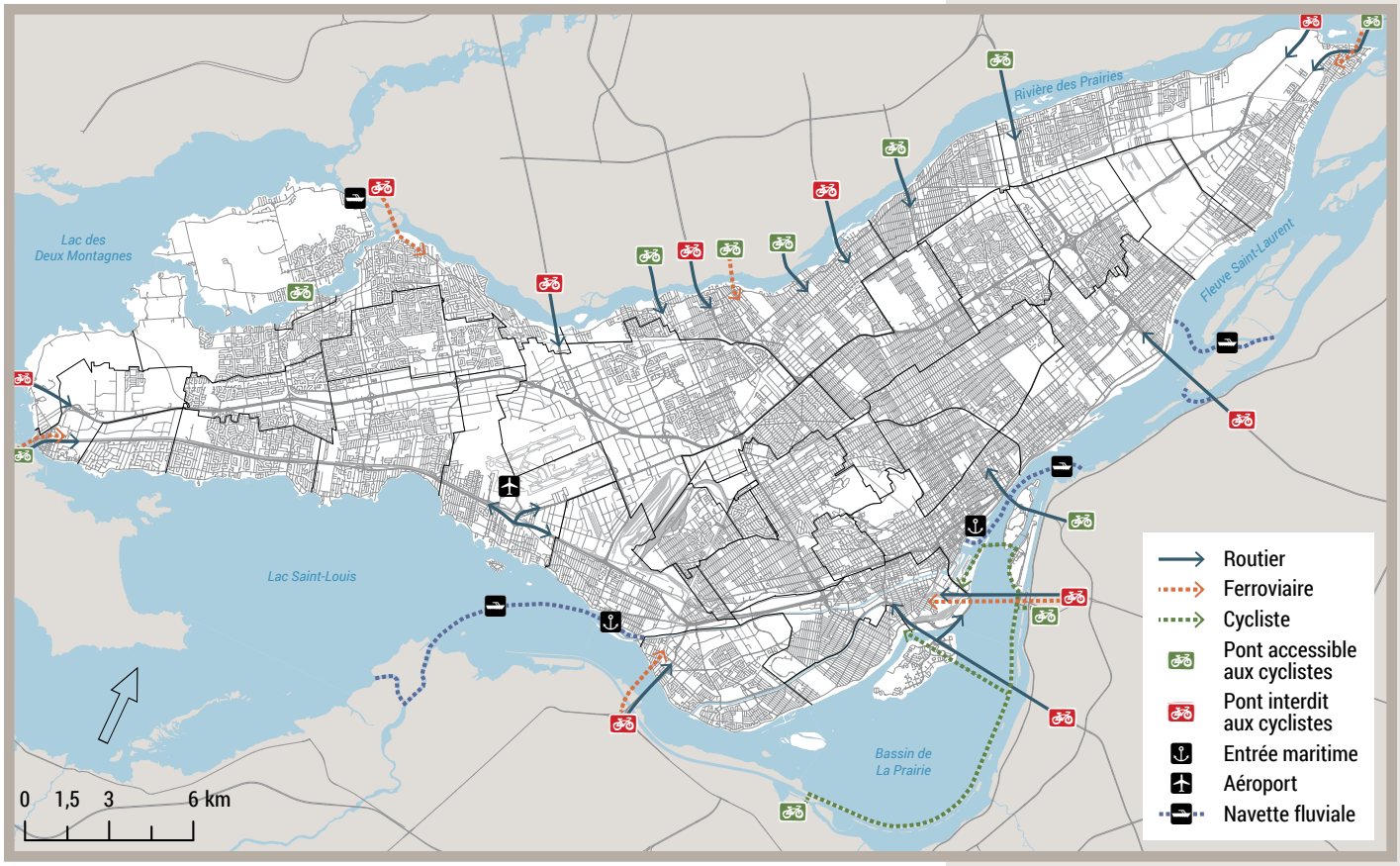
Vue vers le mont Royal, depuis le Parc Jean-Drapeau

Denis Chabot, Le monde en images, CCDMD

Vue sur le fleuve, le centre-ville et les Montérégiennes, depuis le mont Royal

Le pont Jacques-Cartier

Carte 17 – Parcours d'entrée de ville



De plus, le schéma propose de:

- Protéger et mettre en valeur les vues d'intérêt depuis et vers le mont Royal;
- Encadrer l'évolution du cadre bâti afin de perpétuer la perception du massif du mont Royal et de la silhouette du centre des affaires;
- Déterminer, caractériser, protéger et mettre en valeur les différents tronçons et composantes du parcours riverain et ses éléments patrimoniaux d'intérêt et en diffuser la connaissance;
- Conserver la propriété, le caractère et l'accessibilité des espaces publics donnant sur les cours d'eau et favoriser leur aménagement ou leur renaturalisation;
- Dans le cadre du redéveloppement du secteur du Havre, compléter le parcours riverain afin de relier l'arrondissement de Verdun au Vieux-Montréal, et mettre en valeur les vues offertes sur le massif du centre-ville, le fleuve et le mont Royal;
- Poursuivre la démarche visant à obtenir du gouvernement du Québec un statut de paysage humanisé pour la partie ouest de l'île Bizard, en vertu de la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel* (RLRQ, chapitre C-61-01);
- Définir des mesures de mise en valeur des parcours d'entrée de ville indiqués sur la carte 17 – Parcours d'entrée de ville;
- Établir des mesures d'encadrement pour l'affichage commercial sur panneau-réclame;
- Assurer la protection et la mise en valeur des vues d'intérêt sur la ville et la montagne, indiquées sur la carte 18 – Vues d'intérêt.

LES ACCÈS DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

L'agglomération de Montréal compte un total de 25 accès. Parmi ceux-ci, 17 accès sont en partie ou totalement routiers et intègrent des portions du réseau routier supérieur, notamment des autoroutes. Accéder à l'île de Montréal implique la traversée d'un cours d'eau, généralement par pont ou par tunnel (train, voiture, etc.), mais également par voie maritime.

2.3 METTRE EN VALEUR LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT

Carte 18 – Vues d'intérêt

LA CONNECTIVITÉ ÉCOLOGIQUE ET RÉCRÉATIVE

Basé sur la mise en relation des composantes vertes et des parcours récréatifs, le concept de la Trame verte et bleue permet une amélioration de la connectivité écologique et récréative du territoire de l'agglomération. Le Bilan 2009-2013 (août) de la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels offre un cadre permettant d'atteindre des objectifs plus précis en matière de connectivité écologique et récréative.

La Trame verte et bleue

En conformité avec le PMAD, le projet de Trame verte et bleue du schéma propose une mise en valeur intégrée du patrimoine bâti, des milieux naturels et des paysages. Cette trame mise sur le caractère d'archipel de l'agglomération, sur son centre attractif, sur ses aménagements en lien avec l'eau et sur ses espaces verts de qualité afin d'en faciliter l'accessibilité et la connectivité. Les éléments de la Trame verte et bleue de l'agglomération devront aussi être reliés à ceux du grand Montréal, dans un souci de mise en réseau à l'échelle métropolitaine.

Les principes

La mise en valeur de la Trame verte et bleue repose sur les principes suivants :

- La reconnaissance de la dimension patrimoniale de la Trame verte et bleue, c'est-à-dire la reconnaissance des plans d'eau et des rives comme lieux de fondement historique et des attraits verts comme éléments du patrimoine naturel ;
- L'affirmation de la présence des grands plans d'eau et des espaces verts comme composante fondamentale de la valorisation du territoire par ses habitants ;

Carte 19 ▶

Carte 19 – Concept de la Trame verte et bleue

- Le respect de la capacité de support des écosystèmes présents dans les aires protégées de l'agglomération, tout en permettant le contact des citoyens et des visiteurs avec la nature ;
- L'accès sous toutes ses formes aux infrastructures et équipements existants pour en faire bénéficier l'ensemble des citoyens.

VOIR LA CARTE 19 – CONCEPT DE LA TRAME VERTE ET BLEUE

Les principes énoncés précédemment constituent les balises à partir desquelles les municipalités de l'agglomération, les partenaires et les citoyens devront développer une vision partagée de la Trame verte et bleue.

Les composantes principales

Les composantes vertes et leur mise en réseau

La Trame verte de l'agglomération se définit d'abord et avant tout par les éléments naturels du territoire, soit les bois, les milieux humides et les friches naturelles, par les arbres urbains qui forment la canopée, de même que par les terrains utilisés pour l'agriculture périurbaine et urbaine. Les actions entourant la mise en œuvre de la Trame verte et bleue devraient chercher à créer des corridors verts mettant en réseau ces diverses composantes naturelles. Certaines de ces composantes bénéficieraient d'une amélioration de leur accessibilité et d'une mise en valeur de leur potentiel récréatif, tout en prenant soin de préserver les écosystèmes.

Un centre qui offre une expérience urbaine

La partie centrale de l'agglomération – fortement urbanisée et comprenant notamment le centre-ville, encadré par le mont Royal et le fleuve, avec sa multitude d'équipements et d'attraits – offre une expérience culturelle exceptionnelle qu'il convient de maintenir. Dans la perspective d'une mise en valeur intégrée du territoire, ce secteur regroupe les principaux attraits qui procurent une expérience « urbaine ».

Le parc Jean-Drapeau, le centre-ville et le mont Royal

Parc Jean-Drapeau, Bernard Brault

Le parc Jean-Drapeau

LE CONCEPT DE TRAME VERTE ET BLEUE DE LA CMM

« Inspirée du concept de "ceinture verte" en place ailleurs au pays et dans le monde, la Trame verte et bleue du Grand Montréal sera mise sur pied en collaboration avec de nombreux partenaires afin de mettre en valeur des milieux naturels protégés ainsi que les éléments du paysage et du patrimoine bâti qui sont des symboles forts de l'identité du Grand Montréal.

Basée sur les grands cours d'eau du territoire ainsi que sur les grands espaces verts que sont les Montérégiennes et les parcs nationaux, la Trame multiplie les sites accessibles à proximité des lieux de résidence, puis les relie pour en faciliter la connectivité. Accessible par les circuits cyclables, navigables et de transport en commun, la Trame permet aux résidents et aux visiteurs de bénéficier de l'archipel et des effets bénéfiques que procure la pratique d'une activité en milieu naturel[58]. »

Le concept de la Trame verte et bleue reconnaît tous les « pôles récréotouristiques d'intérêt métropolitains » qui sont inclus soit dans les « destinations d'expérience urbaine », ou les « destinations d'intérêt » longeant le parcours riverain. À titre de rappel, les pôles du PMAD sont : le centre et sa périphérie, le centre-ville, le Vieux-Port–Vieux-Montréal, le parc Jean-Drapeau, le Mont-Royal et ses institutions, le Quartier latin, le Village, la Petite-Italie/Parc Jarry, le Plateau Mont-Royal, le parc Maisonneuve, Lachine, Sainte-Anne-de-Bellevue, les parcs-nature de l'ouest de l'île et le Sault-aux-Récollets.

58. CMM, PMAD, avril 2012, p. 196.

METTRE EN VALEUR LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT

LES « DESTINATIONS D'EXPÉRIENCE URBAINE » DE LA TRAME VERTE ET BLEUE DE L'AGGLOMÉRATION COMPRENNENT :
Le centre-ville, le Vieux-Montréal et le Vieux-Port, le parc Jean-Drapeau, le mont Royal, l'Espace pour la vie et le pôle Maisonneuve ainsi que des quartiers comme le Plateau-Mont-Royal, le Village gai et la Petite Italie (y compris le parc Jarry, dans Villeray).

LES « DESTINATIONS D'INTÉRÊT » LE LONG DU PARCOURS RIVERAIN SONT :
Le Vieux-Pointe-aux-Trembles, le parc-nature de la Pointe-aux-Prairies, le secteur de l'ancien village de Sault-au-Récollet, Sainte-Geneviève, les grands parcs de l'ouest de l'île (du Cap-Saint-Jacques, de l'Anse-à-l'Orme, du Bois-de-la-Roche), Sainte-Anne-de-Bellevue, le vieux village de Pointe-Claire et le secteur du Vieux-Lachine.

LES PRINCIPAUX PARCOURS RÉCRÉATIFS SONT :
Le lien montagne-fleuve-îles, le tronçon montréalais du lien cyclable métropolitain Oka – Saint-Hilaire projeté, la Route verte et la piste du canal de Lachine.

Tourisme Montréal, Stéphan Poulin

Piste cyclable sur le pont de la Concorde

Les destinations d'intérêt
Le parcours riverain comprend des concentrations d'attraits dans un périmètre qui se prête à une découverte à pied, à vélo ou par accès nautique. Cependant, ces attraits bénéficieraient, dans certains cas, de la présence de divers services destinés aux visiteurs. De même, leur accessibilité en transport en commun pourrait être améliorée, surtout en certains endroits situés hors du centre.

Les parcours récréatifs
Les pistes cyclables, les sentiers multifonctionnels et les sentiers ou circuits piétonniers de l'agglomération constituent des parcours récréatifs qui pourraient être consolidés en vue d'améliorer l'accès aux différents points d'intérêt.

Les réseaux, équipements et infrastructures en lien avec l'eau
L'agglomération comporte un grand nombre d'équipements et d'infrastructures en rive. Plusieurs grands parcs et parcs locaux donnent un accès visuel ou physique à l'eau. Ces points d'accès demeurent plus fréquentés par les résidents locaux que par les résidents des arrondissements et des villes du centre de l'agglomération. Les grands plans d'eau que sont les rivières et le fleuve ceinturant l'agglomération permettent la pratique d'activités nautiques diverses.

VOIR LA CARTE 44 – TRAME VERTE ET BLEUE – RÉSEAUX, ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES EN LIEN AVEC L'EAU, À L'ANNEXE I

ORIENTATION
Consolider la Trame verte et bleue de l'agglomération, tout en assurant la protection des écosystèmes et la mise en valeur des milieux riverains

OBJECTIFS
- Favoriser la desserte en transports collectif et actif des composantes de la Trame verte et bleue, en particulier en dehors du centre de l'agglomération
- Assurer la complémentarité entre les activités récréatives et touristiques en rive et les activités nautiques
- Mettre en valeur les équipements et infrastructures en rive existants et favoriser les initiatives destinées à en augmenter le nombre et la qualité
- Soutenir la consolidation de la Trame verte et bleue de l'agglomération par la protection, la mise en valeur et l'accessibilité des rives et des plans d'eau

Ces objectifs sont plus spécifiquement voués à des fins récréatives et touristiques. Cependant, le schéma propose que la mise en valeur globale et intégrée de la Trame verte et bleue se fasse également dans la poursuite des objectifs reliés au paysage, au patrimoine, aux territoires d'intérêt écologique et à la zone agricole, tels qu'ils sont décrits dans ce chapitre.

INTERVENTIONS

Le schéma propose de:

- Indiquer dans le plan d'urbanisme les composantes d'agglomération de la Trame verte et bleue et en préciser les composantes locales;
- Consolider ces composantes en fonction des principes du schéma et selon les caractéristiques et les volontés des milieux concernés;
- Assurer une cohérence des aménagements d'un arrondissement et d'une municipalité à l'autre;
- En cohérence avec la Trame verte et bleue de l'agglomération, contribuer à la mise à jour des divers plans stratégiques de l'agglomération concernant les grands parcs, les milieux naturels, le verdissement, le réseau bleu ainsi que les équipements sportifs et culturels;
- Dresser un plan d'action et de financement pour la mise en œuvre de la Trame verte et bleue;
- Coordonner la mise en œuvre des actions avec les partenaires publics, privés et communautaires.

Parcs Canada, N. Rajotte

Le parc des Rapides à LaSalle

3

L'AFFECTATION DU SOL ET LA DENSITÉ D'OCCUPATION

Les grandes affectations du territoire

La densité d'occupation

3.1 LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

L'affectation du territoire et la densité d'occupation traduisent, sur le plan normatif, les grandes orientations de l'aménagement du territoire de l'agglomération de Montréal.

VOIR LA CARTE 20 – GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

Les grandes affectations du territoire de l'agglomération de Montréal reflètent les intentions du schéma à l'égard de son développement futur en conférant une vocation particulière à ses différentes parties.

Chaque grande affectation regroupe une gamme d'usages et de constructions autorisés dans les aires ayant été délimitées à cet effet en fonction des objectifs établis. Il est à noter que la délimitation des aires d'affectation du territoire doit être interprétée selon les limites cadastrales (lignes de lots) et les emprises routières en vigueur au moment de l'entrée en vigueur du schéma.

LA DESCRIPTION DES GRANDES AFFECTATIONS

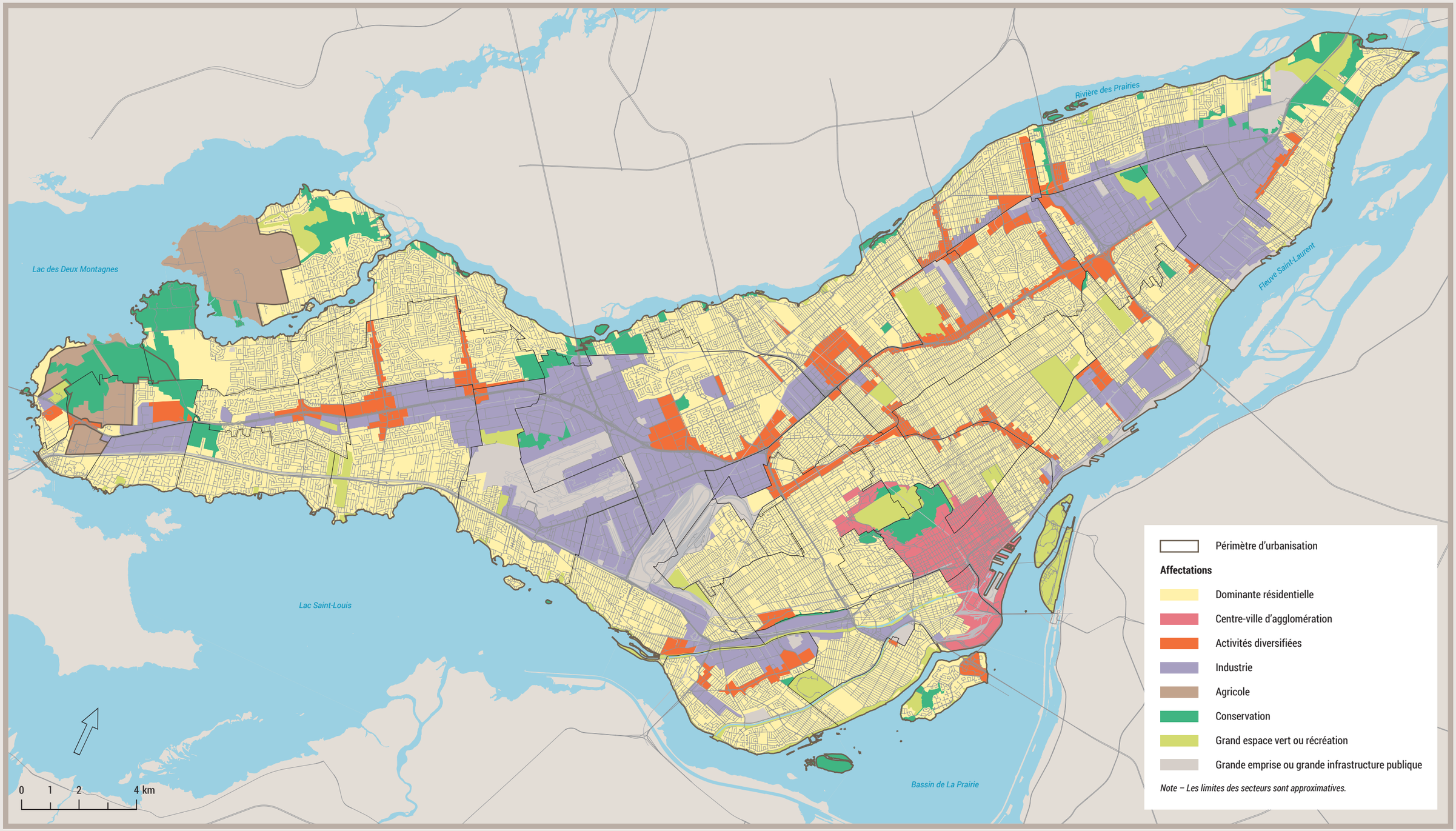
Dominante résidentielle
L'agglomération de Montréal bénéficie d'une gamme variée de quartiers résidentiels. La grande affectation « Dominante résidentielle » désigne les zones qui participent à la création et à la mise en valeur de milieux de vie durables et complets sur le territoire.

Centre-ville d'agglomération
Le centre-ville de Montréal est unique en son genre. La particularité et la diversité de ses activités en font l'un des centres-villes les plus animés et les plus diversifiés de l'Amérique du Nord. La grande affectation « Centre-ville d'agglomération » vise à renforcer le rayonnement de ce territoire névralgique sur le plan économique, commercial, culturel, institutionnel, récréotouristique et résidentiel. Le territoire de référence est basé sur le découpage proposé par le décret d'agglomération de 2005 (nº 1229-2005).

Activités diversifiées
Certains secteurs présentent une possibilité d'intensification et de diversification des activités urbaines en raison de leur emplacement ou des activités qui s'y déroulent. La grande affectation du territoire « Activités diversifiées » consiste à préserver l'activité économique tout en permettant, quand les conditions le permettent, l'intégration d'un usage résidentiel à proximité du réseau de transport collectif. Les plans d'urbanisme pourront, à cet égard, préciser les zones pouvant accueillir des usages sensibles incluant de l'habitation, sur la base d'une analyse de la compatibilité des usages, de l'intensité des nuisances et des risques découlant de la présence de sources fixes ou mobiles et de la nature du cadre bâti.

Carte 20 ▶

Carte 20 – Grandes affectations du territoire



2023, RCG 14-029-4 et 5, a. 2; 2020, RCG 14-029-3, a. 1

Industrie

L'agglomération de Montréal accueille une grande variété d'activités industrielles, aux formes et aux vocations multiples, autour des axes majeurs de transport routier. Avec la grande affectation « Industrie », le schéma vise à renforcer le tissu industriel montréalais dans les créneaux porteurs d'avenir, de même que dans ceux qui font sa notoriété.

Dans le cadre de leur activité, certains établissements peuvent générer des nuisances ou des risques pour le voisinage et constituer par le fait même des sources de contraintes anthropiques. Pour éviter le rapprochement d'usages incompatibles, l'habitation n'est pas autorisée dans les aires de cette grande affectation.

Agricole

L'agglomération possède une zone agricole d'une grande richesse sur le plan du patrimoine et de la biodiversité. La grande affectation « Agricole » vise à préserver l'intégrité de ce territoire par la mise en valeur de son potentiel agricole ainsi que par la protection des milieux naturels qui le composent.

Conservation

Le territoire de l'agglomération comprend des grands parcs, des parcs locaux ainsi que des aires protégées par des organismes non municipaux qui présentent des éléments d'intérêt écologique, paysager et patrimonial à préserver et à mettre en valeur. La grande affectation « Conservation » vise la protection des écosystèmes sensibles[59] et le rehaussement de la biodiversité, tout en permettant, pour la population, un accès qui favorise l'appréciation des paysages et du patrimoine naturel ainsi que la pratique d'activités récréatives à faible impact.

Grand espace vert ou récréation

L'agglomération de Montréal comporte également d'autres espaces verts publics, tels que des grands parcs, des parcs locaux et des lieux publics, qui sont des lieux de détente et de loisirs importants pour la population ou qui donnent un accès physique ou visuel aux rives, ce qui ajoute à la qualité de l'expérience paysagère. À cela s'ajoutent des espaces verts institutionnels ou privés comme les golfs, les grands cimetières, les complexes récréatifs ou touristiques qui sont des lieux de pratique d'activités récréatives et de loisirs d'importance. L'affectation « Grand espace vert ou récréation » vise à confirmer la vocation récréative de ces espaces, tout en prenant soin de préserver leur valeur paysagère et patrimoniale.

Grande emprise ou grande infrastructure publique

L'agglomération comporte un certain nombre d'installations extensives qui fournissent des services essentiels à la population et aux entreprises. En raison de la nature de leurs activités, certaines peuvent exiger des mesures d'aménagement particulières pour éviter des incompatibilités d'usages. Le schéma préconise d'utiliser cette grande affectation pour assurer une saine cohabitation des usages en déterminant les espaces réservés à de grandes emprises ou à de grandes infrastructures publiques sur son territoire.

59. Dans les habitats floristiques désignés en vertu de la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* ainsi que dans les réserves naturelles établies en vertu de la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel,* les usages et activités devront être restreints à ceux autorisés par ces lois.

3.1 LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

Les composantes suivantes sont permises dans toutes les grandes affectations du territoire :

- Conservation ;
- Parc ;
- Infrastructure publique autre que celles comprises dans la grande affectation « Grande emprise ou grande infrastructure publique » ainsi qu'à l'exception d'une gare de triage ou d'une cour de voirie située en zone agricole permanente ;
- Cimetière, sauf au sein de l'affectation agricole.

LA DÉFINITION DES COMPOSANTES

Agriculture et activité agricole
Activités agricoles ou agriculture telles que les définit la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (RLRQ, chapitre P-41.1, la « LPTAA ») et qui comprennent les grandes cultures (céréales, maïs, plantes fourragères, pommes de terre, autres), les cultures de fruits et de légumes, l'horticulture, l'acériculture ainsi que l'élevage.

Aménagement des milieux naturels visant la gestion écologique et l'amélioration de la biodiversité
Activités qui concernent le reboisement, l'entretien, l'abattage d'arbres affaiblis, morts ou endommagés par les intempéries, le feu, les insectes ravageurs ou les organismes pathogènes, le contrôle des espèces végétales envahissantes et nuisibles, le blocage de succession végétale, la plantation d'espèces végétales, la stabilisation des berges, la création d'habitats fauniques, l'installation de nichoirs, perchoirs et mangeoires, de même que des travaux d'urgence à des fins de sécurité publique.

Bureau
Bâtiment ou partie de bâtiment utilisé à des fins d'affaires.

Commerce
Établissement utilisé à des fins commerciales (vente au détail, vente en gros, entreposage) pouvant être complétées par une fonction de bureau. Les commerces qui génèrent des nuisances susceptibles d'affecter la qualité des milieux de vie et dont les activités sont incompatibles avec le milieu environnant appartiennent à l'affectation « Industrie ».

Conservation
Aire réservée à la protection et au rehaussement de la biodiversité ainsi qu'à la mise en valeur des patrimoines naturel et paysager. Se trouvent dans cette catégorie les parcs-nature, certains grands parcs (comme le parc du Mont-Royal) et parcs locaux, des terrains municipaux, de même que des aires protégées par un organisme non municipal.

Équipement récréatif, culturel ou institutionnel
Aire comportant des constructions ou des terrains qui sont réservés à des activités collectives, récréatives, culturelles ou institutionnelles et qui jouent un rôle important au sein de la population, que ce soit en matière d'enseignement, de soins de santé, de sport, de culture ou de tourisme.

Industrie
Ensemble d'entreprises et d'établissements exerçant une fonction économique, que ce soit la fabrication, la transformation, l'assemblage, la distribution ou la prestation de services aux entreprises.

L'industrie légère se distingue de l'industrie lourde par le fait qu'elle regroupe des activités générant peu de nuisances pour le voisinage (bruit, fumée, poussière, vapeur, gaz, radiation, odeur). Afin de préserver l'harmonie des activités urbaines sur le territoire, des balises d'aménagement sont fortement recommandées dans les secteurs qui accueillent des activités industrielles occasionnant d'importants désagréments aux biens et aux personnes.

Exemples d'usages industriels légers : vidéo et audio, accessoires pour vêtements, jouets, produits pharmaceutiques, produits électroniques, etc.

Exemples d'usages industriels lourds : aciérie, charbon, gypse, machinerie lourde, métaux, peinture, plastique, produits chimiques, ciment, etc.

Infrastructure publique
Terrains et bâtiments réservés à des fins de services publics. Ils comprennent, à titre non limitatif, les voies de chemin de fer (ferrées), les lignes de transport d'énergie, les gares de triage, les cours de voirie, les installations essentielles au fonctionnement du métro et les voies publiques de circulation.

Installation, équipement ou aménagement de récréation extensive
Équipements récréatifs qui nécessitent des aménagements légers, et leurs bâtiments accessoires, utilisés pour les activités récréatives extensives, pratiquées généralement à l'extérieur. Les aménagements et équipements génèrent peu d'impacts sur le milieu environnant. Il s'agit notamment d'un chalet d'accueil ou d'un centre d'interprétation, d'un poste d'observation, d'un belvédère, d'un kiosque, d'une voie de promenade, d'une piste de randonnée pédestre ou cyclable, d'une aire de détente, d'une aire de jeu, d'une aire de pique-nique, d'un bâtiment de service et d'une cour d'entreposage pour les besoins d'entretien du site ainsi que d'un stationnement et de ses voies d'accès.

Installation, équipement ou aménagement de récréation intensive
Activités récréatives intensives pratiquées sur des espaces extérieurs nécessitant des aménagements importants ou à l'intérieur de bâtiments d'envergure. Ces aménagements et bâtiments nécessitent des modifications substantielles des sites, de la topographie et du couvert végétal. Il peut s'agir d'un golf, d'un terrain sportif, d'une piscine, d'un bassin, d'une plage, d'une marina, d'un terrain de jeu, etc.

Installation de recherche, d'éducation, de prélèvement scientifique ou d'interprétation reliée à la nature
Activités de recherche, d'éducation, de prélèvement scientifique et d'interprétation qui sont reliées à la nature et qui nécessitent des aménagements mineurs liés à l'accès aux espaces afin de permettre aux personnes d'observer et de faire découvrir le milieu environnant, de pratiquer des activités de recherche ou de prélever des échantillons de sol, d'eau, d'air, de flore ou de faune.

LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

Tableau 2 – Les huit grandes affectations du territoire de l'agglomération de Montréal

Grandes affectations du territoire	Composantes autorisées
Dominante résidentielle Aire à dominante résidentielle couvrant la majeure partie du territoire de l'agglomération montréalaise.	• Habitation • Commerce • Bureau • Équipement récréatif, culturel ou institutionnel Dans le respect de la cohérence des milieux et en assurant une saine cohabitation des usages, la réglementation reconnaît ponctuellement certaines occupations à caractère industriel présentes lors de l'adoption du schéma.
Centre-ville d'agglomération Aire mixte qui regroupe les grandes fonctions métropolitaines d'affaires et de finances, de services aux entreprises, de commerces, de culture et de récréotourisme, d'enseignement supérieur, de recherche, de savoir et de santé.	• Habitation • Commerce • Bureau • Industrie légère • Équipement récréatif, culturel ou institutionnel Le plan d'urbanisme pourra préciser les zones pouvant accueillir des implantations industrielles autres que légères dans le secteur du Havre.
Activités diversifiées Aire d'activités diversifiées, située généralement au carrefour ou le long d'infrastructures de transport, qui peut comporter une possibilité d'intensification et de diversification des activités urbaines, mais respectant les caractéristiques de son milieu.	• Commerce • Bureau • Industrie légère • Équipement récréatif, culturel ou institutionnel • Habitation, si compatible avec les usages, les nuisances et le cadre bâti environnants
Industrie Aire à vocation économique regroupant un ensemble d'établissements qui produisent des biens ou qui fournissent des services.	• Industrie de tout type • Bureau • Commerce • Équipement récréatif, culturel ou institutionnel • Composantes de la grande affectation « Grande emprise ou grande infrastructure publique »

Grandes affectations du territoire	Composantes autorisées
Agricole Aire réservée à l'agriculture et aux activités agricoles au sens de la LPTAA, qui comprend la culture du sol et des végétaux, l'horticulture, l'acériculture ainsi que l'élevage.	• Agriculture et activités agricoles • Habitation unifamiliale conforme aux droits et privilèges précisés dans la LPTAA • Commerce ou industrie légère complémentaires à l'exploitation agricole, en vertu de la LPTAA • Installation, équipement ou aménagement de récréation extensive, complémentaires à l'exploitation agricole • Installation de recherche, d'éducation, de prélèvement scientifique ou d'interprétation qui est reliée à la nature
Conservation Aire réservée à la protection, au rehaussement et à la mise en valeur de la biodiversité ainsi que du patrimoine naturel et paysager, située à l'intérieur du périmètre d'urbanisation ou en zone agricole permanente.	• Installation de recherche, d'éducation, de prélèvement scientifique ou d'interprétation reliée à la nature • Installation, équipement ou aménagement de récréation extensive • Aménagement des milieux naturels visant la gestion écologique et l'amélioration de la biodiversité En zone agricole permanente sont permises les activités agricoles au sens de la LPTAA.
Grand espace vert ou récréation Aire réservée aux autres grands espaces verts relevant de l'agglomération ainsi qu'aux espaces verts donnant un accès physique ou visuel aux rives, aux berges et aux îles, ainsi qu'aux grands cimetières.	• Installation, équipement ou aménagement de récréation intensive ou extensive • Équipement récréatif, culturel ou institutionnel • Commerce ou bureau complémentaires aux installations de récréation • Golf
Grande emprise ou grande infrastructure publique Aire vouée aux activités de transport et aux équipements à l'usage des services publics pouvant générer des nuisances importantes pour le voisinage.	• Infrastructure portuaire, ferroviaire ou aéroportuaire • Équipement ou infrastructure d'assainissement et de traitement des eaux • Équipement majeur de collecte, de tri, de valorisation et d'élimination de matières résiduelles • Équipement majeur d'entreposage et d'élimination des neiges usées

LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

LA ZONE AGRICOLE ET SES ACTIVITÉS

Une zone agricole aux caractéristiques bien distinctes

Située à la pointe ouest de l'île de Montréal et à l'ouest de l'île Bizard, la zone agricole permanente décrétée par le gouvernement du Québec s'étend sur 20 km^2, soit 4 % du territoire de l'agglomération. Des activités agricoles y sont toujours pratiquées, malgré l'occupation du territoire par plusieurs utilisations non agricoles telles que des golfs, des aires protégées et des résidences. Pour répondre aux orientations gouvernementales et aux objectifs métropolitains, il convient de maintenir la zone agricole dans ses limites actuelles et de mettre en valeur les activités agricoles qui s'y exercent.

Carte 21 – Localisation de la zone agricole permanente

En 2013, les terres cultivées représentaient 21 % de la zone agricole permanente, soit près de 410 hectares (ha). Une douzaine d'exploitants agricoles y concentraient leurs activités, principalement reliées à la culture des fruits et légumes et, dans une moindre mesure, aux grandes cultures céréalières. Seule la ferme expérimentale du Campus Macdonald de l'Université McGill pratiquait l'élevage d'animaux de façon importante, notamment des vaches laitières.

Plusieurs entités agricoles de Montréal, de Senneville et de Sainte-Anne-de-Bellevue poursuivent des missions éducatives et sociales. Les exploitants agricoles de l'agglomération de Montréal se distinguent également de ceux de la CMM par plusieurs aspects, notamment par des revenus inférieurs, par de plus petites superficies cultivées, par un taux de location des terres très élevé et par des valeurs foncières bien au-delà d'une valeur agricole raisonnable. De plus, la proportion des exploitations certifiées biologiques y est plus élevée.

Depuis le début des années 2010, nous observons le démarrage de nouvelles entreprises agricoles dans la zone agricole permanente. Par ailleurs, les terres facilement cultivables sont presque toutes exploitées. Il demeure une possibilité de remise en culture de certaines terres. En se basant sur les données de la CMM et sur ses propres inventaires de friches herbacées et arbustives, la Ville de Montréal évalue de façon préliminaire que 110 ha présentent un potentiel de remise en culture. Parmi ceux-ci, 76 ha se situent dans le parc agricole du Bois-de-la-Roche, à Senneville, une propriété de la Ville de Montréal faisant partie du réseau des grands parcs de l'agglomération. Ce potentiel agricole pourrait faire augmenter de 25 % les terres cultivées ou en pâturage sur le territoire de l'agglomération, ce qui permettrait de contribuer à atteindre l'objectif métropolitain d'augmenter de 6 % la superficie globale des terres cultivées du grand Montréal. D'autres espaces pourraient également être valorisés par des techniques liées à l'agroforesterie.

En 2013, la zone agricole comptait 285 habitations, majoritairement unifamiliales, pour environ 600 résidents. Plusieurs secteurs de la zone agricole sont reconnus pour la richesse de leur patrimoine architectural et leurs paysages. Ce contexte fait en sorte que les agriculteurs doivent adapter leurs pratiques (ex. : jours d'épandage), prévoir des aménagements supplémentaires (ex. : haies) et composer avec la présence de promeneurs et la proximité des résidents.

Conformément aux orientations gouvernementales et suivant les caractéristiques de la zone agricole, le schéma propose des dispositions concernant les distances séparatrices devant encadrer l'implantation ou l'augmentation d'unités d'élevage. En particulier, le schéma préconise de restreindre les élevages à forte charge d'odeur, notamment l'élevage de porcs, de renards et de visons.

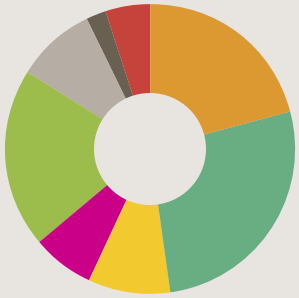


FIGURE 3 – OCCUPATION DE LA ZONE AGRICOLE PERMANENTE

- **Surfaces agricoles : 21 %**

Surfaces non agricoles :

- Bois et friches arborescentes (27 %)
- Friches arbustives et herbacées (9 %)
- Milieux humides (7 %)
- Golfs (20 %)
- Résidences (9 %)
- Routes et autres occupations (2 %)
- Parcelle ayant un potentiel agricole (5 %)

DES SOLS ET UN CLIMAT PROPICES À L'AGRICULTURE

Les sols cultivés de la zone agricole de l'agglomération sont parmi les meilleurs sols agricoles du Québec. À certains endroits, la surabondance d'humidité pose tout de même des défis pour les agriculteurs. Ainsi, des travaux de drainage sont souvent nécessaires pour tirer profit du plein potentiel de ces terres. Au chapitre des conditions climatiques, la région de Montréal connaît le climat le plus chaud du Québec ainsi qu'une longue période sans gel, ce qui permet de présenter des primeurs sur le marché ou de récolter un maximum de fois par saison de culture, sur une même parcelle.

Ferme écologique du parc-nature du Cap-Saint-Jacques

Ferme écologique du parc-nature du Cap-Saint-Jacques

LA PRODUCTION DE MIEL EN MILIEU URBAIN

L'intérêt de la production de miel en milieu urbain tient au rôle des abeilles dans la pollinisation des plantes et des arbres fruitiers ainsi qu'à la possibilité de produire un miel à partir d'une variété considérable de pollens, dans un environnement où l'utilisation des pesticides est réduite[62]. Même si les abeilles sont généralement dociles, elles peuvent piquer. C'est pourquoi il convient de respecter certaines règles afin de ne pas créer des problèmes avec le voisinage. La *Loi sur la protection sanitaire des animaux* (RLRQ, chapitre P-42, article 11.13) édicte les critères de localisation des ruches. Il est également obligatoire d'enregistrer les ruches auprès du MAPAQ et d'y apposer visiblement le nom et l'adresse de leur propriétaire. Sur le territoire de Montréal, les règlements municipaux en vigueur permettent la possession de ruches en activité.

Les activités agricoles hors de la zone agricole

Moins de 10 exploitations agricoles, telles que les définit le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ)[60], pratiquaient en 2011 une forme ou une autre d'agriculture commerciale hors de la zone agricole désignée. Ces entreprises produisant hors sol (ex. : pépinières, serres, etc.) sont réparties aux quatre coins de l'agglomération et ont généralement des revenus plus élevés.

L'agriculture pratiquée en zone urbaine, appelée « agriculture urbaine », est une activité soutenue par un grand nombre d'intervenants à Montréal. Selon un sondage mené en 2013 par la Ville de Montréal, 40 % des ménages de l'agglomération feraient pousser des légumes, des fruits ou des fines herbes, généralement dans leur cour arrière. Des groupes de jardiniers s'occupent également d'environ 75 jardins collectifs, la plupart soutenus par la Ville de Montréal. Les arrondissements et les municipalités reconstituées de l'agglomération de Montréal offrent aux citoyens des jardinets à cultiver dans 104 jardins communautaires.

Enfin, l'apiculture se pratique sur le territoire, en particulier sur les terrains ou les bâtiments d'institutions, de commerces et d'organismes communautaires. Selon le Collectif de recherche en aménagement paysager et en agriculture urbaine durable (CRAPAUD), il y aurait plus de 200 ruchers en activité[61]. Cependant, d'après les données du MAPAQ, 10 ruches étaient enregistrées sur le territoire de Montréal en 2011.

Jardin communautaire

60. Le MAPAQ définit une « exploitation agricole » comme « une entreprise qui réunit en une même unité économique et comptable des capitaux et des facteurs élémentaires de production pour en tirer un produit agricole destiné à la vente ». Source : Règlement sur l'enregistrement des exploitations agricoles et sur le paiement des taxes foncières et des compensations.
61. Référence consultée le 2 avril 2014 : agriculturemontreal.com.
62. Le Règlement sur l'utilisation des pesticides R.V.M. 04-041 interdit l'utilisation des pesticides à l'extérieur des bâtiments sur le territoire de la Ville de Montréal.

ORIENTATION

Protéger et mettre en valeur la zone et les activités agricoles en misant sur la multifonctionnalité de l'agriculture

OBJECTIFS

- Maintenir la zone agricole dans ses limites actuelles et y favoriser l'utilisation prioritaire du sol à des fins agricoles
- Augmenter la superficie des terres cultivées en zone agricole, en respectant les milieux naturels
- Assurer une cohabitation harmonieuse des usages agricoles et non agricoles
- Soutenir l'agriculture urbaine

INTERVENTIONS

Des mesures sont prévues au document complémentaire.

De plus, le schéma propose de:

- Déterminer les affectations du sol compatibles avec l'objectif de favoriser l'utilisation prioritaire du sol à des fins agricoles (voir la section 3.1, « Les grandes affectations du territoire »);
- Remettre en culture les terres du parc agricole du Bois-de-la-Roche, dans un aménagement soucieux des milieux naturels et des espèces à statut précaire qui s'y trouvent;
- Mettre en œuvre le *Plan de développement de la zone agricole* (PDZA), en collaboration avec la CMM, le MAPAQ et les autres partenaires concernés;
- Faire connaître la réglementation provinciale sur l'apiculture dans le but de faciliter la « cohabitation » des ruches avec les activités urbaines;
- Se doter d'outils réglementaires qui favorisent et encadrent le développement de l'agriculture urbaine, tout en évitant les effets négatifs de cette activité sur le voisinage.

LES CONTRAINTES ET LES NUISANCES

Contraintes naturelles à l'occupation du sol

Fortes pentes

Les terrains escarpés où se trouvent de fortes pentes constituent des aires de contraintes géomorphologiques qui peuvent comporter des risques d'éboulements. Il est essentiel d'y gérer adéquatement les activités et les constructions afin d'assurer la sécurité des personnes et des biens. Le schéma reconnaît la falaise Saint-Jacques comme un secteur de fortes pentes qui représente une contrainte naturelle.

MULTIFONCTIONNALITÉ DE L'AGRICULTURE

Selon le MAPAQ, la multifonctionnalité de l'agriculture est un concept qui met l'accent sur la contribution de l'agriculture, par ses diverses fonctions économiques, sociales et environnementales, à la qualité de vie des communautés. Elle invite à voir l'agriculture au-delà de sa fonction première de production. Ainsi, l'agriculture crée des paysages favorisant le dynamisme récréotouristique et participe au maintien des particularités du territoire. Certaines pratiques agricoles concourent également à protéger la biodiversité et à préserver le patrimoine.

UN PLAN D'ACTION POUR LA ZONE AGRICOLE

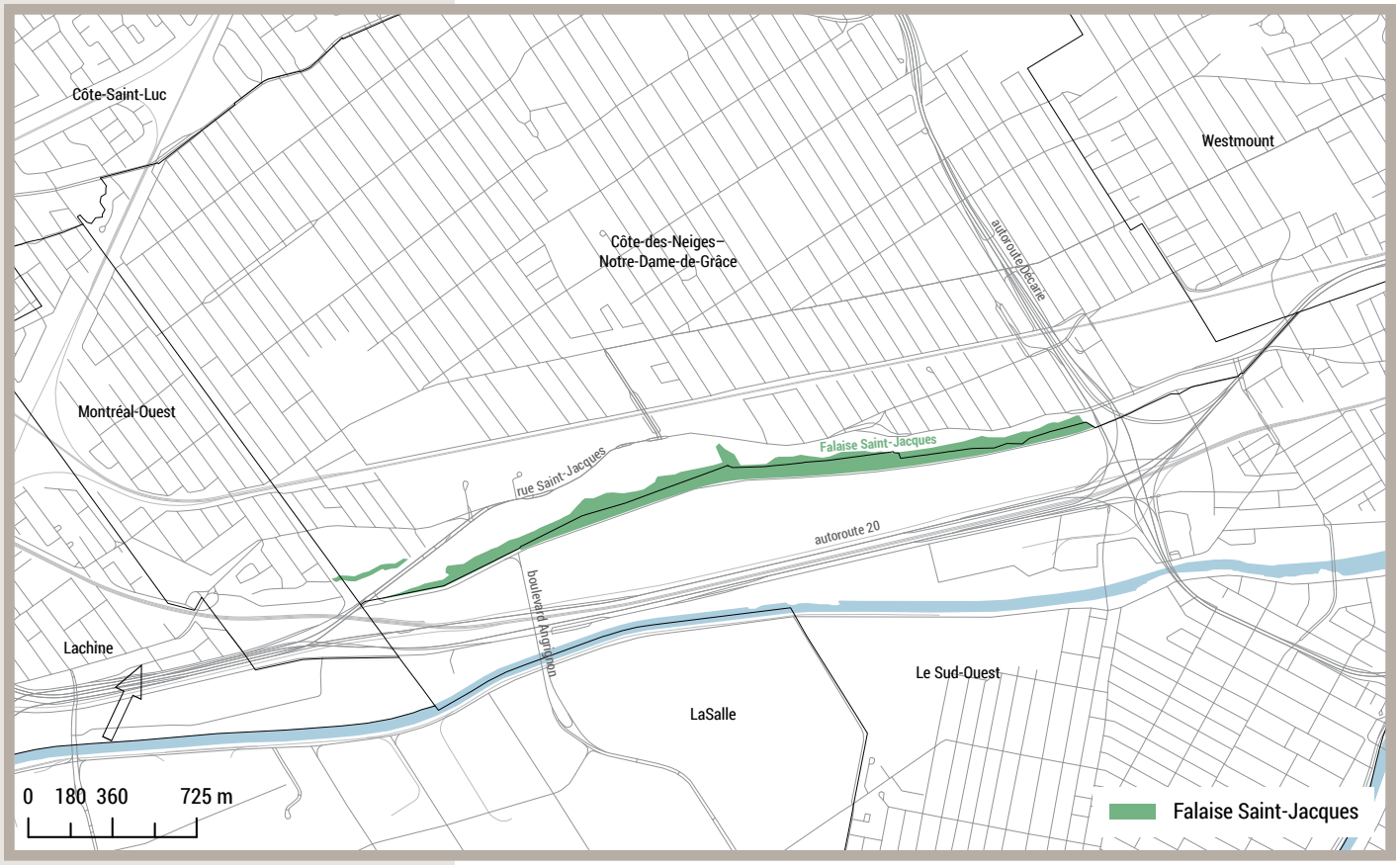
Un plan de développement de la zone agricole (PDZA) est en préparation. Ce document de planification, élaboré en concertation avec les acteurs concernés, vise à favoriser l'occupation dynamique du territoire agricole centré sur l'agriculture. Il vise également à mettre en valeur les activités agricoles et le plein potentiel agricole en stimulant des actions concrètes et en soutenant les initiatives locales. Le PDZA sera vraisemblablement adopté en 2015.

Air Imex

La falaise Saint-Jacques

LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

Carte 22 – Fortes pentes



ORIENTATION

Prévenir les risques que posent les secteurs de fortes pentes pour la sécurité des personnes et les dommages aux immeubles

OBJECTIFS

Dans les secteurs de fortes pentes :

- Empêcher le déversement de matières ;
- Préserver l'intégrité des talus et le maintien du couvert végétal.

INTERVENTIONS

Des mesures sont prévues au document complémentaire.

De plus, le schéma propose de :

- Régir les constructions.

La protection des rives, du littoral et des plaines inondables

Le schéma antérieur avait déjà fait siennes les dispositions de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* (PPRLPI), en vigueur en 2005, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC). Celles-ci sont reconduites au schéma et bonifiées par l'ajout des dernières modifications apportées par le décret 702-2014 du 16 juillet 2014, dans le but d'assurer la sécurité des personnes et des biens, de protéger la flore et la faune typiques de la plaine inondable, en tenant compte des caractéristiques biologiques de ces milieux, et d'y assurer l'écoulement naturel des eaux. De même, dans le but de protéger le milieu naturel riverain, les interventions menées à l'intérieur de la rive, sur une largeur de 10 ou 15 mètres des lacs et des cours d'eau définis dans le document complémentaire, font l'objet de restrictions.

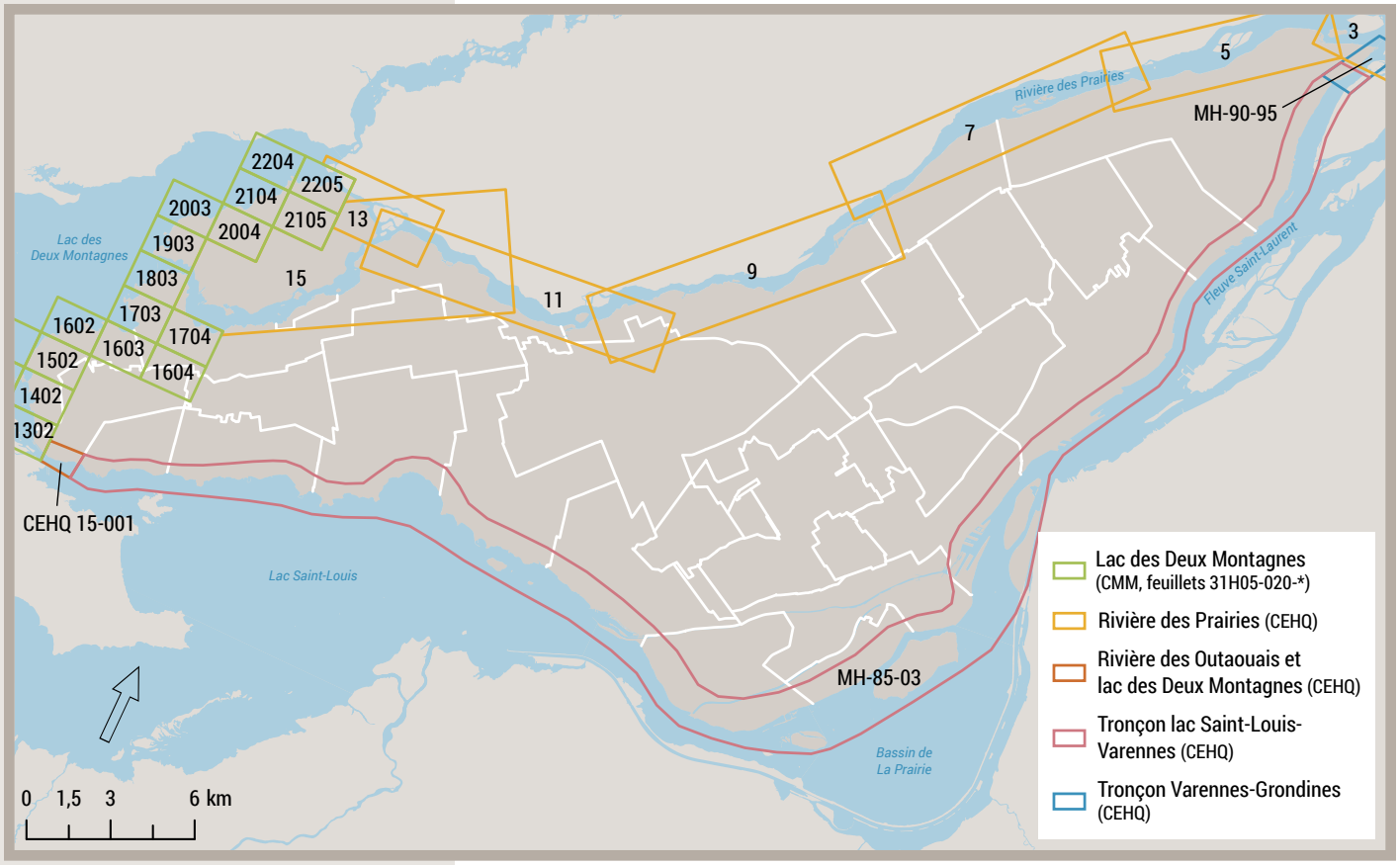
Le schéma vise à assurer la pérennité des plans d'eau et des cours d'eau, à en maintenir la qualité, voire à l'améliorer. Il faut également prévenir la dégradation et l'érosion des rives, du littoral et des plaines inondables en favorisant la préservation de leur caractère naturel. Pour assurer la conservation, la qualité et la diversité biologique du milieu, il faut encadrer les interventions visant l'accessibilité et la mise en valeur des rives, du littoral et des plaines inondables. Il faut, enfin, promouvoir la restauration des milieux riverains dégradés en privilégiant l'usage de techniques les plus naturelles possibles.

Les cours d'eau intérieurs sont indiqués à la carte 41 – Milieux humides classifiés et cours d'eau intérieurs, à l'annexe I. Ils ont été déterminés selon les définitions et les indications émises dans la PPRLPI du MDDELCC et en accord avec le guide d'analyse des projets d'intervention dans les écosystèmes aquatiques, humides et riverains de ce même ministère. Cette carte est intégrée au schéma à titre indicatif et doit faire l'objet de mises à jour périodiques.

La carte des zones à risques d'inondation du lac des Deux Montagnes est annexée au document complémentaire, de même que les cotes des zones inondables des autres plans d'eau, soit la rivière des Prairies, un tronçon de la rivière des Outaouais et une partie du lac des Deux Montagnes ainsi que le fleuve Saint-Laurent (tronçon lac Saint-Louis – Varennes et tronçon Varennes-Grondines). La carte 23 – Index des plaines inondables permet de trouver les plans et les études correspondant aux secteurs visés.

Rive à dominance naturelle, au lac Saint-Louis

Carte 23 – Index des plaines inondables



ORIENTATION

Favoriser la protection des rives, du littoral et des plaines inondables

OBJECTIFS

- Protéger les rives, le littoral et les plaines inondables, prévenir leur dégradation et promouvoir leur restauration
- Assurer la sécurité des personnes et des biens et protéger la flore et la faune typiques de la plaine inondable en tenant compte des caractéristiques biologiques de ce milieu
- Assurer l'écoulement naturel des eaux

INTERVENTIONS

Des mesures sont prévues au document complémentaire.

De plus, le schéma propose de:

- Élaborer une approche pour le suivi de l'état des rives et la sensibilisation des propriétaires riverains au maintien et à la restauration de la bande riveraine par l'utilisation de végétaux appropriés.

Contraintes anthropiques à l'occupation du sol

Les contraintes anthropiques, ou qui résultent de l'activité humaine, constituent un enjeu de plus en plus important en milieu urbain. Montréal n'y fait pas exception. Le schéma d'aménagement et de développement s'attarde aux éléments de contraintes

qui peuvent faire l'objet de mesures de prévention ou d'atténuation comme c'est le cas du réseau ferroviaire (voies ferrées principales et gares de triage), du réseau routier à fort débit (autoroutes, voies à débit important), des terrains contaminés, des sites de neiges usées ou de matières résiduelles, du réseau de transport d'énergie (électrique et d'hydrocarbures) et de certaines industries.

La pollution sonore et atmosphérique

Le bruit environnemental représente l'un des plus importants émetteurs de pollution en milieu urbain. Il provient de deux sources : les sites fixes (industrie, gare de triage, commerce, etc.) et les sources mobiles (réseaux routier et ferroviaire ainsi que transport aérien). Le niveau de perturbation sonore varie selon l'intensité et la nature du bruit (intermittent, continu, strident).

Le bruit peut avoir des effets négatifs sur la santé et le bien-être des personnes. Le ministère des Transports du Québec[63] (MTQ) établit qu'un niveau sonore extérieur de 55 dBA et moins sur une période de 24 heures est jugé acceptable pour des usages sensibles (habitation, équipement collectif et institutionnel). Pour la construction résidentielle dans des zones qui sont exposées au bruit routier ou ferroviaire, la Société d'hypothèques et de logement[64] (SCHL) établit des niveaux sonores maximaux ne devant pas excéder 55 dBA pour les aires de séjour extérieures et 40 dBA pour les aires intérieures[65].

La pollution atmosphérique constitue, elle aussi, un problème de santé publique de première importance. Les émissions de polluants dans l'atmosphère proviennent de diverses sources, certaines naturelles (pollens, bactéries, etc.), d'autres anthropiques (transport, industrie, chauffage au bois). Les émissions attribuables à l'activité humaine préoccupent plusieurs spécialistes en raison de la réduction marquée de la qualité de l'air dans les villes, surtout durant les épisodes de chaleur accablante.

Le transport (routier et hors route[66]) constitue le principal vecteur d'émissions de GES à l'échelle de l'agglomération. En effet, le transport a rejeté quelque 5 547 kilotonnes d'équivalent en dioxyde de carbone (kt éq. CO_2) dans l'air en 2009, ce qui représente 39 % de l'ensemble des émissions pour cette même année. À l'échelle de la CMM, le taux était de 44 % en 2006 (soit 11 074 kt éq. CO_2).

Les impacts de la pollution atmosphérique sont assez bien documentés[68]. L'exposition continue à des contaminants dans l'air, spécialement les particules fines, serait notamment associée à des problèmes respiratoires et pulmonaires, à des épisodes d'asthme ainsi qu'à une hausse de la fréquentation des urgences. (source : Smargassi et collab., 2006 ; US EPA, 2009)

LA CIBLE DE RÉDUCTION DES GES

Le *Plan d'urbanisme* de 2004, le *Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015* et le *Plan de réduction des émissions de gaz à effets de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020* font état de la nécessité de réduire les émissions de GES qui provoquent les changements climatiques. Plus précisément, la collectivité montréalaise s'est engagée à réduire de 30 % (par rapport à 1990) les émissions de GES d'ici 2020[67]. La cible de réduction des émissions de GES pour l'ensemble du Québec a été fixée à 20 % sous le niveau de 1990 d'ici 2020, ce qui est une cible ambitieuse, mais comparable à celle des pays de l'Union européenne.

63. Ministère des Transports, *Politique sur le bruit,* 1998.
64. SCHL, *Le bruit du trafic routier et ferroviaire : ses effets sur l'habitation,* 1981. Ce document n'a pas été actualisé depuis sa publication.
65. Toute construction se trouvant dans une zone dont les niveaux sonores se situent entre 55 dBA et 75 dBA devrait faire l'objet d'une insonorisation adéquate pour atteindre le niveau optimal. Au-delà de 75 dBA, la SCHL déconseille fortement la construction de logements.
66. Le transport routier comprend l'automobile, la motocyclette, le camion léger, le camion lourd et l'autobus. Le transport hors route regroupe le transport maritime, le transport ferroviaire, le transport aérien et le transport terrestre hors route.
67. Selon les estimations disponibles, une telle réduction de 30 % représenterait une baisse de 4,5 mégatonnes (Mt) de GES d'ici 2020 par rapport aux émissions de 1990 qui étaient d'un peu plus de 15 Mt. Le dernier inventaire des émissions de GES disponible pour la collectivité montréalaise est celui de 2009 qui indique des émissions d'un peu plus de 14 Mt.
68. Un réseau de surveillance de la qualité de l'air (RSQA), composé de 13 stations d'échantillonnage, mesure les concentrations des principaux polluants dans l'air, à l'échelle de l'agglomération de Montréal.

LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

LES DÉPLACEMENTS AUX HEURES DE POINTE

D'après les résultats de l'enquête *Origine-Destination 2008,* sur les 2 213 000 déplacements recensés en période de pointe du matin (de 6 h à 9 h) dans la région de Montréal, 1 974 000, soit 89 %, s'effectuent avec un mode de transport motorisé (automobile, autobus). L'automobile demeure encore le moyen de transport de prédilection, même si d'importants gains ont été faits en transport collectif, particulièrement sur l'île de Montréal. En effet, l'agglomération est le territoire de la région montréalaise où la plus forte proportion des déplacements en pointe du matin est effectuée en transport collectif (31,6 %) et transports actifs (15,4 %), soit un total de 47 % de tous les déplacements des résidents de l'agglomération.

Transport de marchandises par train

Le réseau routier

Le réseau routier constitue une importante contrainte à l'occupation du sol, en raison des nuisances qu'il génère sur le milieu environnant. Le schéma identifie, à cet effet, les autoroutes ou les voies rapides et les voies à débit important comme des sources de pollution (de l'air, par le bruit, par la vibration) pouvant détériorer le climat sonore et la qualité de l'air dans certaines parties du territoire de l'agglomération de Montréal.

VOIR LA CARTE 24 – RÉSEAUX FERROVIAIRE ET ROUTIER À FORT DÉBIT

De plus, compte tenu de l'amplification des problèmes liés à la congestion routière dans un contexte d'interventions majeures sur le réseau routier et des conséquences économiques et environnementales que ceux-ci entraînent, le déplacement des personnes sur le territoire de Montréal doit reposer davantage sur l'utilisation des transports collectif et actif.

Le transport de marchandises constitue, lui aussi, un acteur de première importance sur le réseau routier. Il est estimé qu'à l'échelle du Québec, la moitié du tonnage de marchandises transite par route.

Le réseau ferroviaire

Le transport ferroviaire est une activité névralgique de l'économie de la région et du Québec. L'île de Montréal possède un réseau ferroviaire très étendu qui s'articule autour de 10 gares de triage, la plupart concentrées dans l'ouest et le centre de l'île. Le réseau est géré en presque totalité par le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP), à l'exception du tronçon administré par le Port de Montréal (voir la carte 24 – Réseaux ferroviaire et routier à fort débit).

À l'instar du réseau routier, le réseau ferroviaire traverse plusieurs quartiers densément peuplés et d'anciens secteurs industriels qui sont en processus de requalification urbaine ou voués à l'être dans les années à venir. Cette cohabitation en milieu urbain génère parfois des conflits d'usages qui peuvent compromettre la qualité de vie des populations riveraines et limiter le potentiel de développement de l'agglomération de Montréal.

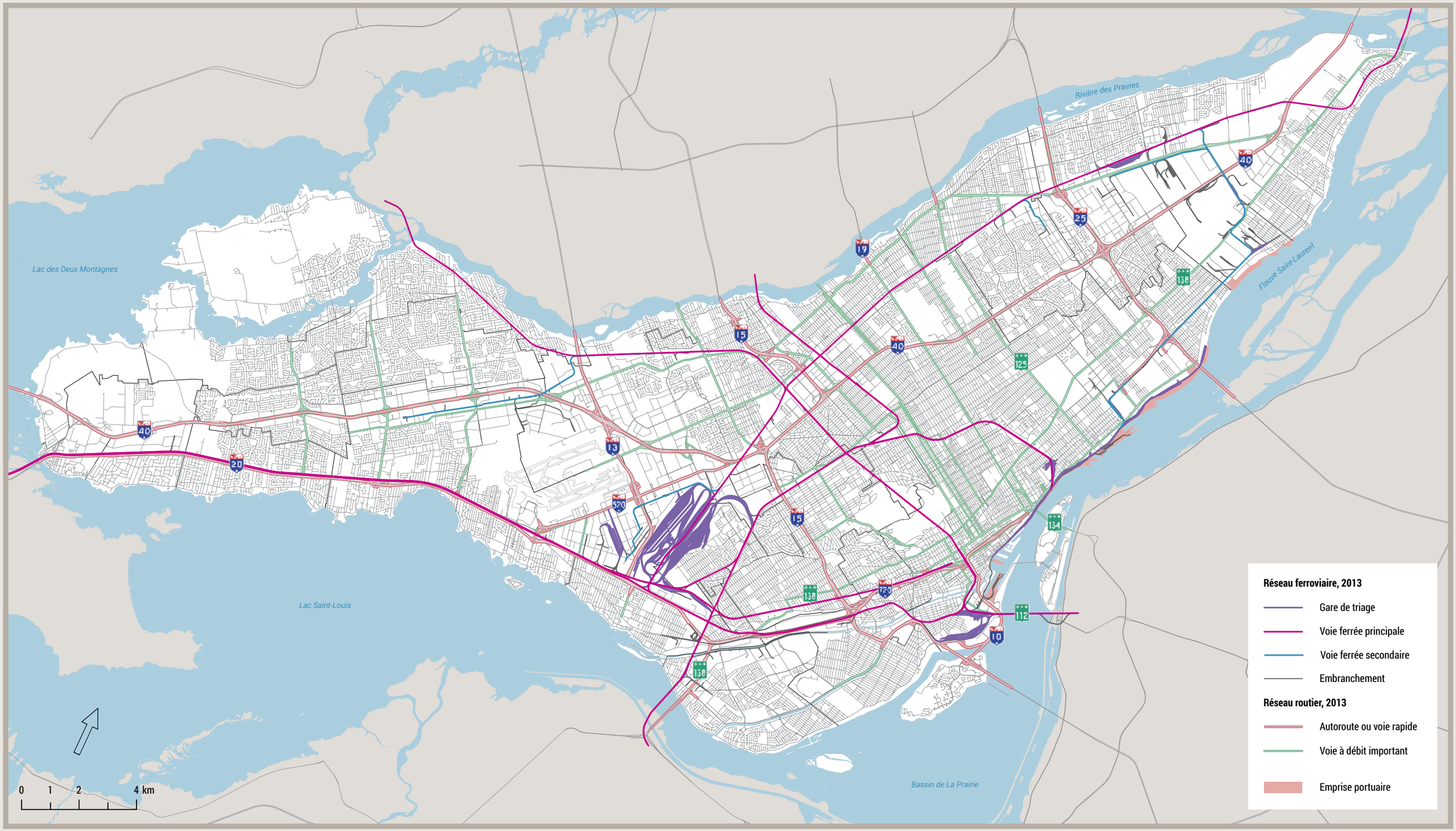
Le bruit ferroviaire provient essentiellement du roulement des locomotives, de la friction des roues sur les rails et du sifflement des convois. Le passage d'un train génère aussi des vibrations dans le sol qui se propagent aux bâtiments avoisinants dont elles font vibrer les parois. Ces nuisances peuvent être plus marquées dans les gares de triage en raison des manœuvres de chargement, de déchargement et d'immobilisation des convois.

À cet effet, la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) ont publié en 2013 une nouvelle version d'un guide de référence[69] produit pour la première fois en 2004. Ce guide présente un certain nombre de mesures[70] visant à réduire les nuisances causées par le bruit et les vibrations pouvant être adaptées aux caractéristiques particulières du milieu environnant.

69. Fédération canadienne des municipalités et Association des chemins de fer du Canada, *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires,* 2013.
70. Le document s'appuie sur des pratiques existantes au Canada.

Carte 24 ▶

Carte 24 – Réseaux ferroviaire et routier à fort débit



La zone aéroportuaire

L'aéroport international Montréal-Trudeau est le quatrième en importance au Canada en ce qui a trait à l'achalandage, avec un peu plus de 14 millions de passagers recensés en 2013 (CMM, 2014). L'aéroport constitue un pôle d'emploi majeur à l'échelle de la région et du Québec. Plus de 50 000 personnes occupent un emploi (direct ou indirect) dans les 250 entreprises réparties sur le site aéroportuaire.

S'il constitue un acteur économique de premier plan, l'aéroport Montréal-Trudeau génère néanmoins un certain nombre de contraintes à l'occupation du sol et à la gestion des nuisances, notamment le bruit. L'aéroport international a été construit à l'emplacement même d'un ancien hippodrome, à une époque où l'ouest de l'île était constitué en grande partie de terres agricoles. Depuis son entrée en fonction au début des années 1940, l'urbanisation s'est étendue progressivement, approchant du site aéroportuaire des fonctions économiques et résidentielles jadis inexistantes.

Transports Canada établit certaines règles auxquelles doivent se soumettre l'ensemble des aéroports canadiens. Aéroports de Montréal (ADM) est responsable de la gestion du climat sonore autour de l'aéroport montréalais, notamment par la réalisation de courbes de bruit et par le traitement des plaintes. Les cartes de bruit et les recommandations qui y sont associées dans le document *TP1247 – Aviation – Utilisation des terrains au voisinage des aéroports* sont destinées principalement aux autorités provinciales et municipales à des fins de planification urbaine[71].

Tout comme les autorités fédérales, le schéma préconise, à cet effet, de régir les constructions abritant un usage sensible dans une zone où l'indice NEF est supérieur à 25 (voir la carte 25 – Contraintes liées à l'aéroport).

En vertu de la *Loi sur l'aéronautique du Canada* (LRC [1985], ch. A-2), l'aéroport Montréal-Trudeau bénéficie aussi d'un règlement de zonage fédéral dont le but est de restreindre l'aménagement d'un terrain situé dans un rayon rapproché de la zone aéroportuaire pour des raisons de sécurité aérienne. Ce dernier impose, notamment, des limites de hauteur pour chacun des corridors aériens[72] devant être respectées par les municipalités concernées. Au moment de la rédaction du schéma, la mise à jour de ce règlement de zonage était en cours. Transports Canada prévoit son entrée en vigueur en 2015.

LISTE DES USAGES SENSIBLES

Dans le schéma d'aménagement et de développement, un « usage sensible » renvoie à un emplacement occupé par un usage résidentiel ou un équipement collectif et institutionnel. Il peut s'agir d'une habitation, d'une bibliothèque, d'un centre d'hébergement et de soins de longue durée, d'un centre de protection de l'enfance et de la jeunesse, d'un centre de réadaptation, d'un centre de services de santé et de services sociaux, d'un centre hospitalier, d'une école, d'une garderie ou d'un établissement cultuel tel qu'un lieu de culte et un couvent.

UN GUIDE D'AMÉNAGEMENT POUR LES ABORDS DES VOIES FERRÉES ET DES GARES DE TRIAGE

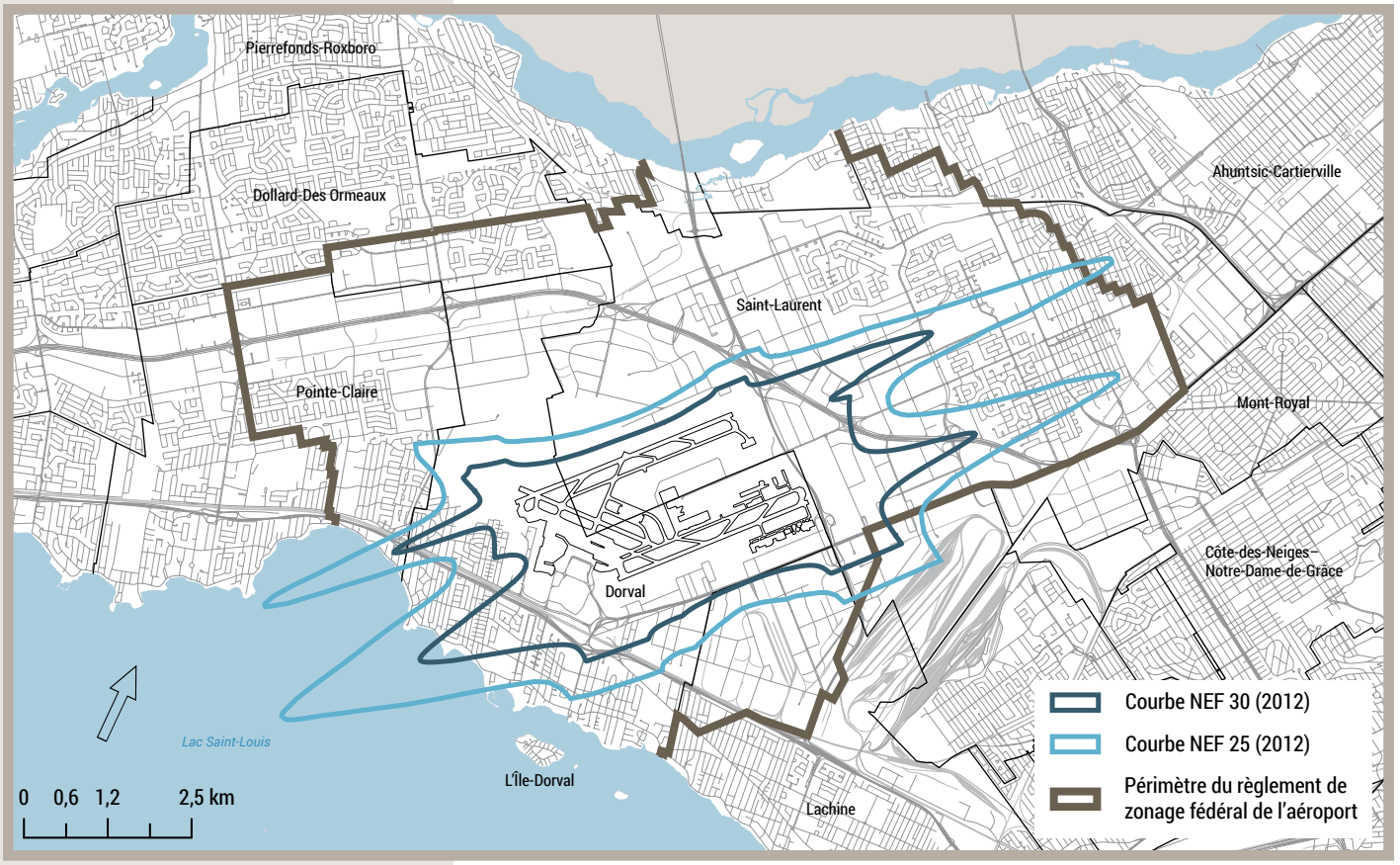
Le document préparé par la FCM et l'ACFC est un guide de référence qui propose des normes d'aménagement et de construction applicables aux nouvelles constructions dans l'optique de réduire les nuisances générées par les activités ferroviaires. Concernant les gares de triage, ces organisations recommandent une marge de recul de 300 mètres pour tout nouvel usage sensible. Cette marge est de 30 mètres pour une voie ferrée principale, calculée à partir de la ligne de propriété jusqu'à la paroi du bâtiment.

Pour atteindre un niveau sonore et de vibration satisfaisant, le document recommande la mise en place d'un certain nombre de dispositifs de correction en fonction des résultats d'analyse du milieu environnant. Ces mesures touchent autant l'aménagement des sites (bermes de terre, écrans acoustiques, végétalisation) que la conception architecturale (insonorisation, réduction des ouvertures).

71. Transports Canada procède à une étude technique des courbes de bruit sur demande de l'exploitant de l'aérodrome.
72. Certains immeubles se trouvant dans la zone de pénétration (qui dépassent donc les hauteurs permises) bénéficient d'une exemption ministérielle au cas par cas. Cette exemption est strictement réservée aux immeubles existant à l'entrée en vigueur du règlement. Les autres bâtiments, terrains et emprises de voies publiques doivent se conformer à la réglementation sous peine de pénalité.

LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

Carte 25 – Contraintes liées à l'aéroport



ORIENTATION

Assurer la santé et la sécurité publique par une saine cohabitation entre les activités susceptibles de générer des nuisances et le milieu environnant

OBJECTIFS

- Minimiser les niveaux de bruit et de vibration de même que la pollution atmosphérique dans les quartiers
- Éviter que des sources de nuisances se rapprochent d'usages sensibles et, inversement, que des usages sensibles se construisent à proximité de sources de contraintes

INTERVENTIONS

Des mesures sont prévues au document complémentaire.

De plus, le schéma propose de:

- Déterminer tout segment du réseau routier autre que les autoroutes et les artères primaires et les voies à débit important qui exige des dispositions particulières en matière de dégagement ou de mise en place de mesures de mitigation préférentielles dans les outils d'urbanisme;
- Inciter les compagnies de transport à s'engager à limiter les nuisances générées par leurs activités (plan d'action);

- Faire des représentations, en collaboration avec le gouvernement du Québec, auprès du gouvernement fédéral et des entreprises de transport ferroviaire pour réduire les nuisances à la source ;
- Réaliser, à l'intention des citoyens, des entrepreneurs et des établissements, un guide détaillant des moyens de traiter la pollution sonore et environnementale en milieu urbain.

Aéroports de Montréal

L'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

Le transport de marchandises dangereuses et la sécurité ferroviaire

L'agglomération de Montréal dispose d'un vaste réseau d'infrastructures destinées au transport des marchandises qui est greffé au tissu urbain. On constate, depuis quelques années, une hausse du trafic de matières dangereuses à Montréal, tout comme à l'échelle du Canada. Cette situation soulève certaines préoccupations à l'égard de la santé, de la sécurité et du bien-être général de la population. C'est pourquoi le schéma s'appuie, notamment, sur les *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires – Mai 2013*, élaborées par la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC), pour encadrer le développement immobilier aux abords des gares de triage et des voies ferrées.

À titre de contrainte anthropique, la notion de « risque » diffère grandement de la notion de « nuisance »[73]. Un risque en sécurité civile se définit comme un événement plus ou moins prévisible qui peut avoir des répercussions négatives, voire irréversibles, sur les personnes, les biens et l'environnement. Une nuisance réfère à une situation qui porte atteinte à la santé et au bien-être des personnes qui en subissent les inconvénients.

La gestion des risques associés au transport des marchandises dangereuses implique la participation de tous les acteurs concernés. Elle interpelle d'abord les gouvernements supérieurs et les différents transporteurs : ceux-ci jouent un rôle prépondérant dans l'élaboration et l'application de normes de sécurité dictant le transport et la manutention de marchandises dangereuses. Les outils d'aménagement qui encadrent les usages à proximité des zones de contraintes anthropiques sont des instruments complémentaires et de portée limitée qui ne peuvent remplacer les responsabilités et les obligations des instances directement concernées par cette question.

Malgré l'évolution des connaissances sur les risques anthropiques, des mécanismes de suivi sont essentiels afin d'assurer la sécurité des personnes le long des axes de transport, particulièrement dans un contexte de diversification et d'intensification des activités urbaines. De la même manière, il importe de distinguer les secteurs urbanisés à proximité d'infrastructures de transport des secteurs vacants et en transformation présentant une capacité d'accueil de nouvelles constructions, puisque ces deux types de secteurs ne font pas face aux mêmes enjeux de sécurité. Le défi pour l'agglomération consiste donc à garantir un environnement sécuritaire dans les secteurs soumis à des risques découlant du transport de marchandises dangereuses.

OBJECTIFS

- Réduire les risques anthropiques par une gestion appropriée du transport de marchandises

73. Pour de plus amples informations sur les notions de risque et de nuisance, consulter les documents suivants : ministère des Affaires municipales du Québec, *Détermination des contraintes de nature anthropique,* Québec, MAM, 1994, 66 pages ; ministère de la Sécurité publique du Québec, *Concepts de base en sécurité civile,* Québec, MSP, 2008, 47 pages.

L'EAU POTABLE SUR L'ÎLE DE MONTRÉAL

Montréal est une île dont l'identité est intimement liée à la présence de l'eau. Six usines de production d'eau potable et un imposant réseau d'aqueduc assurent l'approvisionnement en eau de la population. Les usines Atwater et Charles-J.-Des Baillets produisent la plus grande partie de l'eau en desservant les consommateurs du centre et de l'est de l'île. Les quatre usines qui alimentent l'ouest de l'île sont aussi connectées à des réservoirs du réseau de distribution. À ces ouvrages s'ajoutent plusieurs postes de pompage pour maintenir une pression adéquate dans le réseau ainsi que des postes de chloration pour assurer la qualité de l'eau dans l'ensemble du réseau. Il reste quelques secteurs de l'extrémité ouest de l'agglomération qui ne sont pas desservis par le réseau d'aqueduc municipal.

- Réduire les risques d'accident impliquant des marchandises dangereuses ainsi que leurs conséquences potentielles sur les personnes et les biens, en bordure des installations ferroviaires
- Encadrer le développement des activités urbaines aux abords du réseau ferroviaire

INTERVENTIONS

Le schéma propose de:

- Encadrer le développement immobilier aux abords du réseau ferroviaire, en conformité avec les *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires – Mai 2013,* élaborées par la FCM et l'ACFC. Conséquemment, procéder à la détermination des secteurs non construits ou en transformation qui présentent des risques d'accident reliés au transport des matières dangereuses[74].
- Faire des représentations auprès des gouvernements et des transporteurs afin d'assurer, en matière de transport de marchandises dangereuses:
  - Une exploitation sécuritaire des équipements et des installations ferroviaires par un resserrement de la réglementation;
  - Une capacité de réponse adéquate en cas d'accidents par la réalisation de plans d'intervention d'urgence;
  - Un suivi des systèmes de gestion de la sécurité des exploitants ferroviaires;
  - Une normalisation des politiques et des règlements en vigueur;
  - La mise en place d'une approche harmonisée et la formulation d'exigences minimales en matière de sécurité, en collaboration avec la Communauté métropolitaine de Montréal.

Les infrastructures de gestion de l'eau

Les bris et les fuites occasionnés par une certaine vétusté du réseau de distribution d'eau potable de l'agglomération, de même que l'importante consommation d'eau par les industries, les commerces et les institutions (ICI) expliquent que la production d'eau potable par personne demeure relativement élevée. Dans le but de réduire la production d'eau potable et de préserver la capacité d'offrir, en tout temps et à moindre coût, une eau de qualité aux citoyens, la *Stratégie montréalaise de l'eau 2011-2020* comprend plus de 160 actions qui visent notamment une mise à niveau des infrastructures de l'eau, un renouvellement accru du réseau ainsi qu'une gestion financière responsable. Au cœur de cette stratégie, le projet de régulation de la pression sur le réseau permettra de réduire les bris et les fuites et d'augmenter la durée de vie des conduites.

Afin de réaliser l'ensemble des mesures de la stratégie, les besoins en investissements étaient estimés en 2011 à près de 5 milliards de dollars sur 10 ans (eau potable et eaux usées). De plus, la *Stratégie québécoise d'économie d'eau potable* (SQEEP), élaborée par le MAMOT, a fixé un objectif de réduction de la production d'eau potable de 20 % par personne d'ici 2017, et une série de mesures a été mise en place pour y parvenir, notamment l'installation de compteurs dans les ICI, le dépistage systématique des fuites et l'adoption d'une réglementation sur les usages de l'eau. *Le Bilan de l'usage de l'eau potable 2013* indique que l'agglomération de Montréal est en voie d'atteindre cet objectif, avec une réduction de la production d'eau par personne de 19 % depuis 2001.

74. Cette intervention est inscrite au plan d'action pour une réalisation en 2015.

Carte 26 – Infrastructures de gestion de l'eau

ORIENTATION

Assurer un approvisionnement en eau potable de qualité

OBJECTIFS

- Préserver la capacité d'offrir une eau de qualité aux citoyens, en tout temps et à moindre coût
- Poursuivre la mise en œuvre de la *Stratégie montréalaise de l'eau*

Les neiges usées

La gestion du déneigement et de l'élimination des neiges usées est une responsabilité de compétence municipale, partagée avec les arrondissements dans le cas de la Ville de Montréal. L'implantation et l'exploitation d'un site d'élimination des neiges usées par une municipalité sont soumises à l'obtention d'un certificat d'autorisation du MDDELCC, en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (RLRQ, chapitre Q-2, la « LQE »)[75].

75. Gouvernement du Québec, *Règlement sur les lieux d'élimination de neige,* RLRQ, chapitre Q-2, r. 31.

Site de dépôt à neige

Depuis 1999, il est interdit de déverser les neiges usées directement dans les cours d'eau. Celles-ci doivent être éliminées sur des sites en milieu terrestre de manière à ce que l'eau de fonte ne contamine pas les eaux souterraines et ne soit pas rejetée au cours d'eau sans traitement. L'exploitation des sites d'élimination de neige doit être compatible avec la réglementation municipale en matière de zonage et de gestion des nuisances (bruit, esthétisme, sécurité)[76].

Les municipalités de l'agglomération utilisent dans certains cas des « chutes à l'égout » qui permettent de profiter du réseau souterrain de collecte des eaux usées. La capacité d'utilisation de ce mode d'élimination est cependant limitée par le respect de certaines conditions de fonctionnement de la station d'épuration, notamment en ce qui a trait aux volumes rejetés et à la température de l'eau. Au cours des prochaines années, les municipalités de l'agglomération seront appelées à déterminer des sites d'élimination[77] pour répondre aux besoins de cette activité, dans un contexte où les terrains disponibles sont rares.

ORIENTATION

Exercer une saine gestion des neiges usées sur le territoire de l'agglomération

OBJECTIFS

- Assurer la capacité de déneigement requise pour un développement harmonieux du territoire
- Assurer une intégration cohérente des sites d'élimination des neiges usées actuels et projetés en milieu urbain
- Diminuer les impacts environnementaux et sociaux liés à la gestion des neiges usées

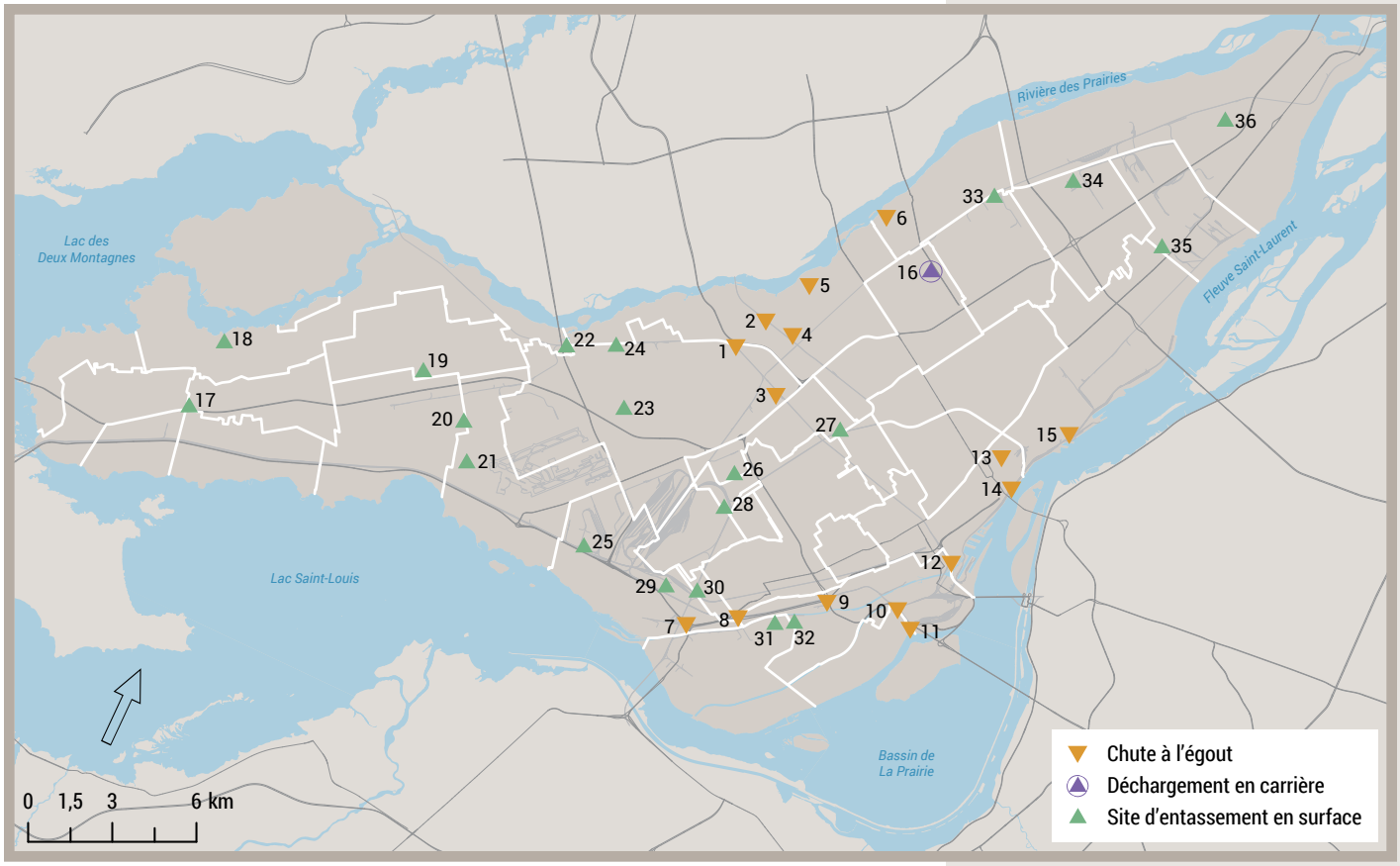
INTERVENTIONS

Le schéma propose de:

- Prévoir l'emplacement des sites d'élimination de neiges usées projetés;
- Définir les critères d'aménagement à respecter pour être conforme aux exigences gouvernementales en la matière;
- Déterminer les usages qui sont compatibles avec le pourtour des sites d'élimination des neiges usées actuels et à venir;
- Prévoir des mesures d'atténuation des nuisances à l'égard des usages sensibles;
- Prévoir en amont, dans le cadre des exercices de planification urbaine (nouveaux quartiers, secteurs à transformer ou à requalifier), les interventions nécessaires pour assurer la gestion adéquate des neiges usées et la planification de nouveaux sites, s'il y a lieu.

76. Ministère de l'Environnement et de la Faune du Québec, *Guide d'aménagement des lieux d'élimination de neige et mise en œuvre du Règlement sur les lieux d'élimination de neige,* 1999.
77. Une proportion importante des neiges usées de Montréal est éliminée à la carrière de Saint-Michel (ancienne carrière Francon). Certains sites, comme celui de la carrière Lafarge à Montréal-Est, peuvent être exploités par une compagnie privée.

Carte 27 – Dépôts à neige



Portrait de 2014

CHUTES À L'ÉGOUT

1 Jules-Poitras 1 et 2
2 Poincarré
3 Stinson
4 Sauvé
5 Millen
6 Lausanne
7 Saint-Pierre 1
8 Anbar
9 Saint-Pierre 2
10 Butler
11 Verdun
12 Wellington
13 Iberville
14 Fullum
15 De La Salle

DÉCHARGEMENT EN CARRIÈRE

16 Carrière de Saint-Michel

SITES D'ENTASSEMENT EN SURFACE

17 Kirkland
18 Château-Pierrefonds
19 Dollard-Des Ormeaux
20 Pointe-Claire
21 Campbell
22 Autoroute 13
23 Thimens
24 Sartelon
25 46e Avenue
26 Ville Mont-Royal 1
27 Ville Mont-Royal 2
28 Côte-Saint-Luc
29 Norman
30 Montréal-Ouest
31 Newman
32 Angrignon
33 Langelier
34 Ray-Lawson
35 Lafarge
36 Armand-Chaput

3.1 LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

OBJECTIF : RÉCUPÉRER DAVANTAGE

En 2009, le conseil d'agglomération a adopté son *Plan directeur de gestion des matières résiduelles* (PDGMR). Ce dernier propose, entre autres objectifs, d'augmenter à 80 % le taux de récupération des matières recyclables et organiques, des résidus domestiques dangereux (RDD), des résidus de construction, rénovation et démolition (CRD) résidentiels et des encombrants, d'ici 2019.

LES VOIES EMPRUNTÉES PAR LES DIFFÉRENTES MATIÈRES RÉSIDUELLES

Les matières organiques récupérées par les ménages de l'agglomération de Montréal sont envoyées à des centres de compostage situés à Lachute, à Bury et à Saint-Thomas-de-Joliette. Les matières organiques non récupérées sont expédiées dans des sites d'enfouissement (Sainte-Sophie, Saint-Thomas-de-Joliette, Lachute, Saint-Nicéphore et Lachenaie). Pour leur part, les diverses matières récupérées et détournées de l'enfouissement sont acheminées dans un réseau d'infrastructures dont certaines sont situées sur le territoire de l'agglomération, notamment les écocentres et le centre de tri des matières recyclables du Complexe environnemental de Saint-Michel (CESM).

Les matières résiduelles

Selon la législation québécoise, les compétences en matière de gestion des matières résiduelles sur le territoire de l'agglomération se répartissent ainsi :

- Les arrondissements de Montréal et les municipalités reconstituées sont responsables de la collecte des matières résiduelles, puis de leur transport vers les sites de récupération ou d'élimination de l'agglomération ;
- Le conseil d'agglomération est responsable de la valorisation et de l'élimination des matières résiduelles, ainsi que de tout autre élément de leur gestion si elles sont dangereuses, de même que de l'élaboration et de l'adoption d'un plan directeur de gestion de ces matières résiduelles.

Un portrait de la gestion des matières résiduelles de l'agglomération de Montréal, effectué par la Direction de l'environnement de la Ville de Montréal en 2012, indique que 37 % des 970 473 tonnes de matières générées sur le territoire ont été récupérées. Le reste des matières (612 887 tonnes ou 63 %) a dû être éliminé dans des sites d'enfouissement. Selon ce bilan, depuis 2008, la quantité de matières éliminées a chuté de 18 % grâce à la combinaison de trois facteurs, soit une réduction de plus de 7 % des matières générées, une augmentation de 15 % des matières recyclables collectées et une réduction de 55 % de l'enfouissement des résidus de construction résidentielle.

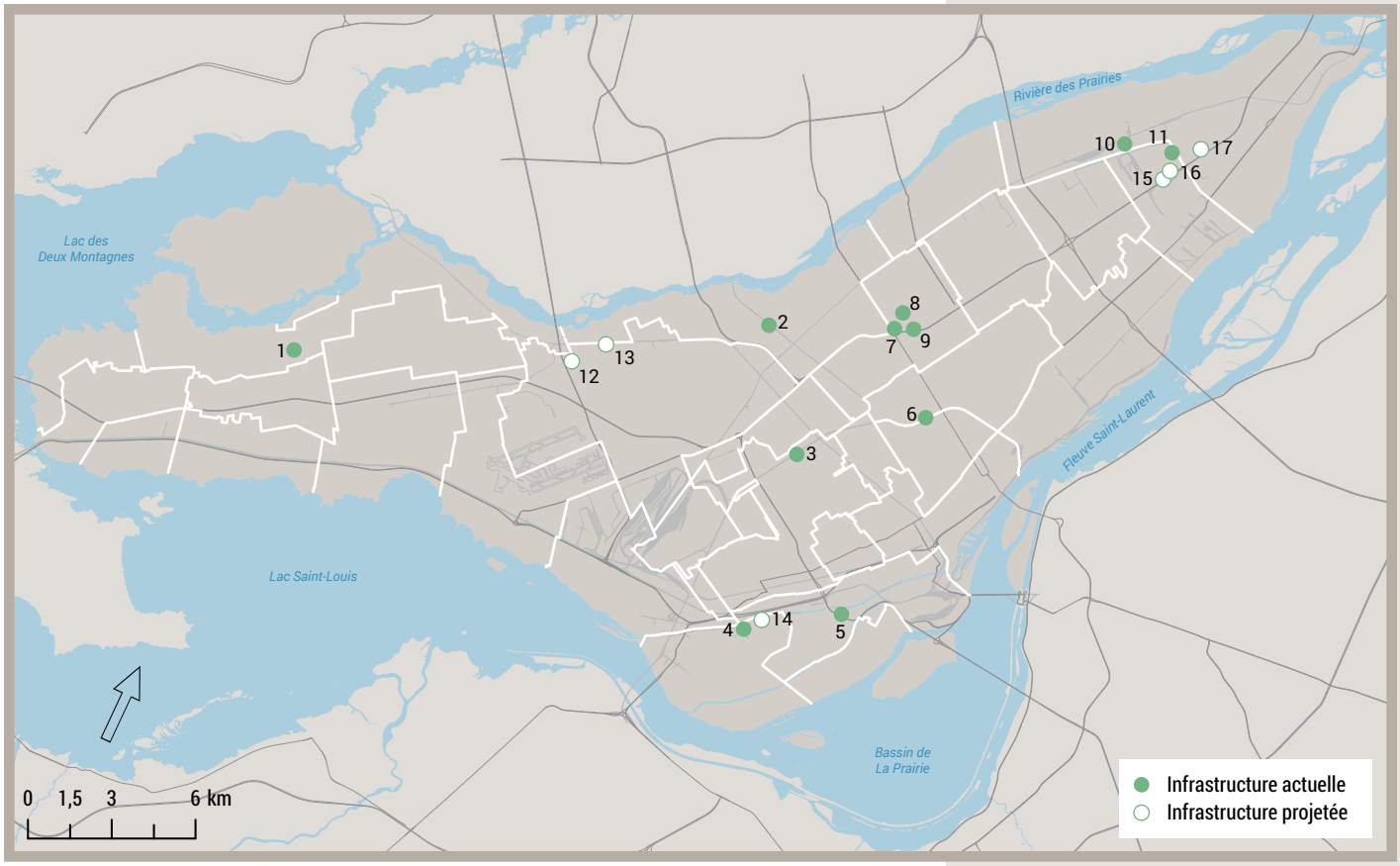
Cependant, de grands efforts restent à faire pour augmenter le taux de récupération des matières organiques.

Il est à noter que pour atteindre les objectifs fixés par le PDGMR, l'agglomération doit se doter de nouveaux équipements de traitement des matières organiques sur son territoire. Il est notamment prévu d'y implanter de nouveaux écocentres et de construire de nouvelles infrastructures de traitement des matières organiques, soit deux centres de compostage, deux usines de biométhanisation et un centre pilote de prétraitement des ordures ménagères. Le choix des sites doit respecter les lignes directrices du MDDELCC.

Collecte des matières résiduelles sur rue

Collecte sélective

Carte 28 – Matières résiduelles



Portrait de 2014

INFRASTRUCTURES ACTUELLES

1 Dépôt de matériaux secs de Pierrefonds
2 Écocentre Acadie
3 Écocentre Côte-des-Neiges
4 Écocentre LaSalle
5 Écocentre Eadie
6 Écocentre La Petite-Patrie
7 Centre de récupération et de tri des matières recyclables du CESM
8 Plateforme de compostage des résidus verts (CESM)
9 Écocentre Saint-Michel
10 Écocentre Rivière-des-Prairies
11 Poste de transbordement EBI

INFRASTRUCTURES PROJETÉES

12 Centre de compostage de Saint-Laurent
13 Écocentre Saint-Laurent
14 Centre de biométhanisation de LaSalle
15 Centre pilote de prétraitement des ordures ménagères de Montréal-Est
16 Centre de biométhanisation de Montréal-Est
17 Centre de compostage de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles

LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

UN ENCADREMENT STRICT

Conformément aux lois et politiques encadrant ce domaine, certains terrains contaminés doivent faire l'objet d'un plan de réhabilitation afin de pouvoir être mis en valeur[78]. Suivant la section IV.2.1 de la LQE, les municipalités doivent maintenir à jour une liste des terrains contaminés situés sur leur territoire[79]. De plus, suivant les articles 120 et 121 de la LAU, aucun permis de construction ou de lotissement ne peut être délivré pour un terrain inscrit sur cette liste et pour lequel le MDDELCC a approuvé un plan de réhabilitation, sans que la demande de permis soit accompagnée d'une attestation, délivrée par un expert, de la compatibilité du projet avec les dispositions du plan de réhabilitation de ce terrain.

LE PROGRAMME CLIMATSOL

Les municipalités bénéficient du programme *ClimatSol* depuis 2007. La Ville de Montréal et le MDDELCC ont signé à ce sujet un protocole d'entente devant prendre fin en 2015 et, pour certains projets prioritaires, en 2017. Ce programme prévoit, à l'intention des propriétaires qui souhaitent bâtir sur un terrain contaminé, un remboursement de 30 % à 70 % des coûts de réhabilitation si certaines exigences sont respectées[80]. Considérant que l'enveloppe budgétaire de *ClimatSol* attribuée à Montréal sera prochainement épuisée, de nouvelles avenues de financement devraient être examinées pour favoriser la réalisation d'autres projets sur l'ensemble du territoire de la ville[81].

ORIENTATION

Assurer une gestion intégrée des matières résiduelles sur le territoire de l'agglomération

OBJECTIF

- Faciliter l'implantation des structures nécessaires pour augmenter le taux de récupération des matières recyclables et organiques, des résidus domestiques dangereux (RDD), des résidus de construction, rénovation et démolition (CRD) résidentiels et des encombrants d'ici 2019, tout en limitant les nuisances

INTERVENTIONS

Des mesures à cet effet sont prévues au document complémentaire.

De plus, le schéma propose de:

- Soutenir la mise en application des diverses mesures de réduction à la source, de récupération et de valorisation des matières résiduelles inscrites au PDGMR;
- Poursuivre activement la démarche d'implantation optimale des infrastructures de traitement des matières résiduelles au sein du périmètre d'urbanisation de l'agglomération;
- Explorer de nouvelles solutions technologiques et déterminer des sites potentiels de valorisation, dans une perspective d'autonomie régionale.

Les sites contaminés

L'existence de sols contaminés par des polluants organiques ou par des métaux lourds constitue une contrainte majeure à la mise en valeur d'un terrain. Quelques centaines de terrains contaminés ont été indiqués au fil des années dans l'agglomération de Montréal. La plupart sont localisés dans les plus vieilles parties de l'agglomération, dans des secteurs industriels ou commerciaux ou aux abords des corridors ferroviaires.

La réhabilitation des terrains contaminés est un enjeu d'importance, car le schéma encourage la consolidation du tissu urbain par la transformation et la requalification des terrains vacants et sous-utilisés.

La démarche de caractérisation des sites et d'obtention des autorisations pour procéder à la réhabilitation est souvent longue et ardue, surtout lorsqu'il faut procéder à des évaluations toxicologiques en vue d'une gestion des risques. Dans certaines situations, l'approche consistant à réhabiliter un terrain contaminé par une gestion des risques est avantageuse, puisqu'elle génère non seulement une économie de frais, mais également une réduction des impacts sur l'environnement en évitant le transport de matériaux sur de longues distances.

78. Seuls les terrains qui répondent à des critères précis sont assujettis aux exigences de la *Loi sur la qualité de l'environnement.*
79. La liste des terrains contaminés de Montréal est établie par le Service du greffe, à la Ville de Montréal. Cette liste est disponible sur Internet, à l'adresse suivante: ville.montreal.qc.ca/terrains contaminés.
80. Le programme est doté pour Montréal d'une enveloppe de 25 M$ fournie par le gouvernement du Québec et administrée par la Ville. Une enveloppe de 15 M$ a été attribuée à la Ville de Québec et une troisième de 20 M$ est destinée à l'ensemble des autres municipalités du Québec, incluant les municipalités reconstituées de l'agglomération de Montréal.
81. Pensons notamment à une refonte du programme provincial ou à la création d'un programme municipal distinct.

Une autre option, pour réduire les impacts environnementaux et les coûts, consiste à déplacer à même un site ou de transférer localement d'un site à un autre (directement ou via une « banque de sols ») des volumes de sols peu contaminés qui n'entraînent pas de contraintes particulières compte tenu des usages et des aménagements prévus.

ORIENTATION

Soutenir la réhabilitation et la mise en valeur des terrains contaminés sur le territoire

OBJECTIFS

- Favoriser la bonification des mesures de remise en valeur des terrains contaminés et en retirer les retombées favorables au développement urbain
- Encourager la réhabilitation des sols contaminés dans une perspective de développement durable et de réduction des impacts sur les citoyens et l'environnement

INTERVENTIONS

Le schéma propose de :

- Poursuivre la caractérisation des sols contaminés sur l'île de manière à proposer des mesures visant à améliorer la qualité de l'environnement et à assurer la protection de la population ;
- Soutenir la mise au point et l'utilisation des technologies de traitement des sols, en remplacement des techniques d'excavation et de déplacement hors site des matériaux ;
- Faire des représentations auprès des gouvernements pour :
  - Encourager le recours à l'approche de gestion des risques pour la réhabilitation de certains terrains contaminés et favoriser la réutilisation des sols faiblement contaminés dans les projets de réaménagement urbain ;
  - Mettre en place des mécanismes de financement à frais partagés (gouvernements, municipalités et promoteurs) facilitant la réhabilitation des secteurs à transformer ou visés par une planification stratégique et dont les sols sont contaminés ;
  - Bonifier et promouvoir le programme gouvernemental *ClimatSol,* destiné aux promoteurs de projets aux prises avec un problème de sols pollués.

Le transport d'énergie

Les réseaux de transport d'énergie comprennent l'ensemble des corridors et des relais servant au transport de l'énergie électrique et d'hydrocarbures. Ces grands ensembles présentent des avantages indéniables pour le développement économique et urbain de l'agglomération de Montréal. Ils constituent néanmoins des contraintes à l'occupation du sol qu'il faut prendre en considération dans la planification et l'aménagement d'un milieu.

APPROCHE DE GESTION DES RISQUES

Cette approche permet de laisser des sols contaminés en place. Ainsi, les études toxicologiques sur l'environnement et sur la santé humaine permettent de réhabiliter un terrain en conservant sur le site des matériaux qui ne respectent pas les critères d'usage. Il s'agit alors d'implanter des mesures (par exemple, en isolant les sols par un recouvrement de matériaux propres ou en confinant les sols contaminés sous une surface imperméable) qui éliminent l'exposition des usagers à la contamination et qui réduisent à un niveau acceptable les impacts sur la faune, la flore et les eaux souterraines.

3.1 LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

L'agglomération de Montréal est traversée par un réseau étendu de pipelines et d'équipements connexes servant à transporter d'importantes quantités d'hydrocarbures (gaz naturel, pétrole, produits pétroliers) vers les raffineries de l'est du Canada, dans le cas du pétrole, ainsi qu'au Québec et aux États-Unis, dans le cas du gaz naturel (voir la carte 29 – Transport d'hydrocarbures).

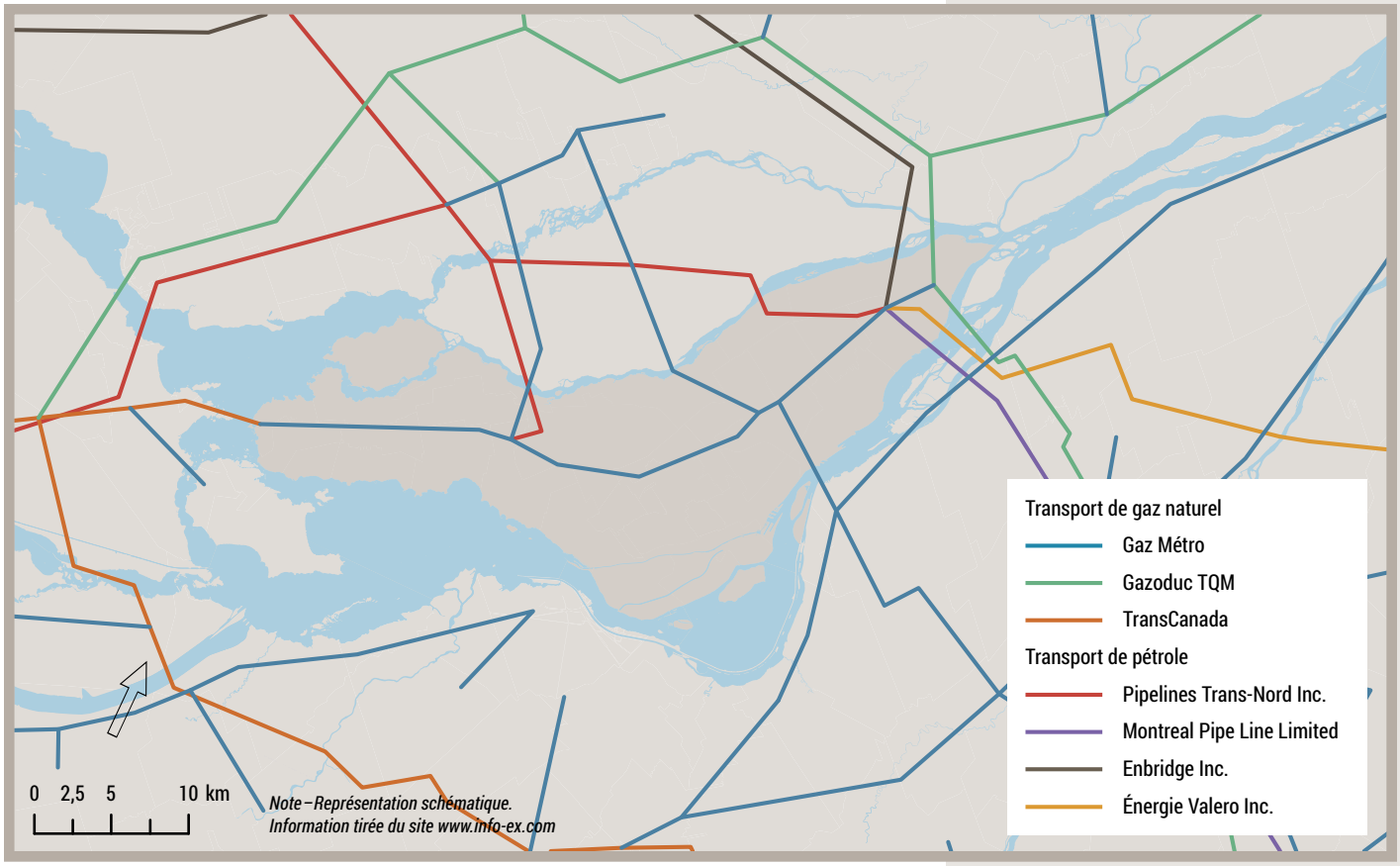
La Pipelines and Informed Planning Alliance (PIPA) a publié un guide en 2010 qui recommande de ne pas construire de bâtiments abritant un usage sensible à l'intérieur d'une distance de 660 à 1000 pieds (de 200 à 300 mètres) d'un pipeline pour des raisons de sécurité publique. Cette recommandation est reconnue par les partenaires de la PIPA comme une bonne pratique à intégrer dans la planification des projets urbains adjacents à des réseaux d'hydrocarbures[82].

Les installations et les lignes de transport d'Hydro-Québec constituent, elles aussi, une composante de l'environnement urbain (voir la carte 30 – Transport d'énergie électrique). En effet, l'agglomération compte 34 postes de transformation électrique et 7 271 km de lignes de distribution d'électricité, dont 3166 km sont aériennes et 4106 km, souterraines. La protection des lignes aériennes peut nuire au maintien de la canopée.

Il est à noter qu'Hydro-Québec n'autorise aucun bâtiment, aucune piscine ni aucun stationnement dans l'emprise d'une ligne aérienne de transport d'énergie électrique, qu'elle soit en activité ou hors tension. Certains usages plus extensifs peuvent cependant être tolérés, comme c'est le cas des activités de jardinage, de l'agriculture urbaine et de certains usages récréatifs (piste cyclable, sentier piétonnier). Dans tous les cas, une demande doit être soumise à Hydro-Québec à des fins d'analyse.

82. La PIPA est un organisme relevant du US Department of Transportation's Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (PHMSA), Office of Pipeline Safety (OPS). Le guide de référence qu'il a publié en 2010 s'intitule *Partnering to Further Enhance Pipeline Safety In Communities Through Risk-Informed Land Use Planning: Final Report of Recommended Practices.*

Carte 29 – Transport d'hydrocarbures



Source : Comité des pipelines, info excavation, www.info.ex.com.

ORIENTATION

Assurer une intégration harmonieuse des réseaux électriques et de transport d'hydrocarbures en milieu urbain

OBJECTIFS

- Prévenir les conflits d'usages en favorisant une cohabitation et une intégration harmonieuses des réseaux de transport d'électricité en milieu urbain
- Éviter que de nouvelles installations de transport d'hydrocarbures par pipelines soient construites aux abords d'usages sensibles et, inversement, que des usages sensibles soient construits à proximité de nouvelles sources de contraintes
- Minimiser l'exposition de la population aux risques potentiels d'incidents industriels liés au transport d'hydrocarbures par pipelines
- Favoriser l'implantation des réseaux de transport d'énergie (électricité et hydrocarbures) aux endroits ayant le moins d'impacts sur l'environnement, le paysage, la santé et la sécurité publique
- Enfouir le réseau de distribution et ses équipements connexes, à l'occasion de projets de développement ou de réaménagement du domaine public

LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

INTERVENTIONS

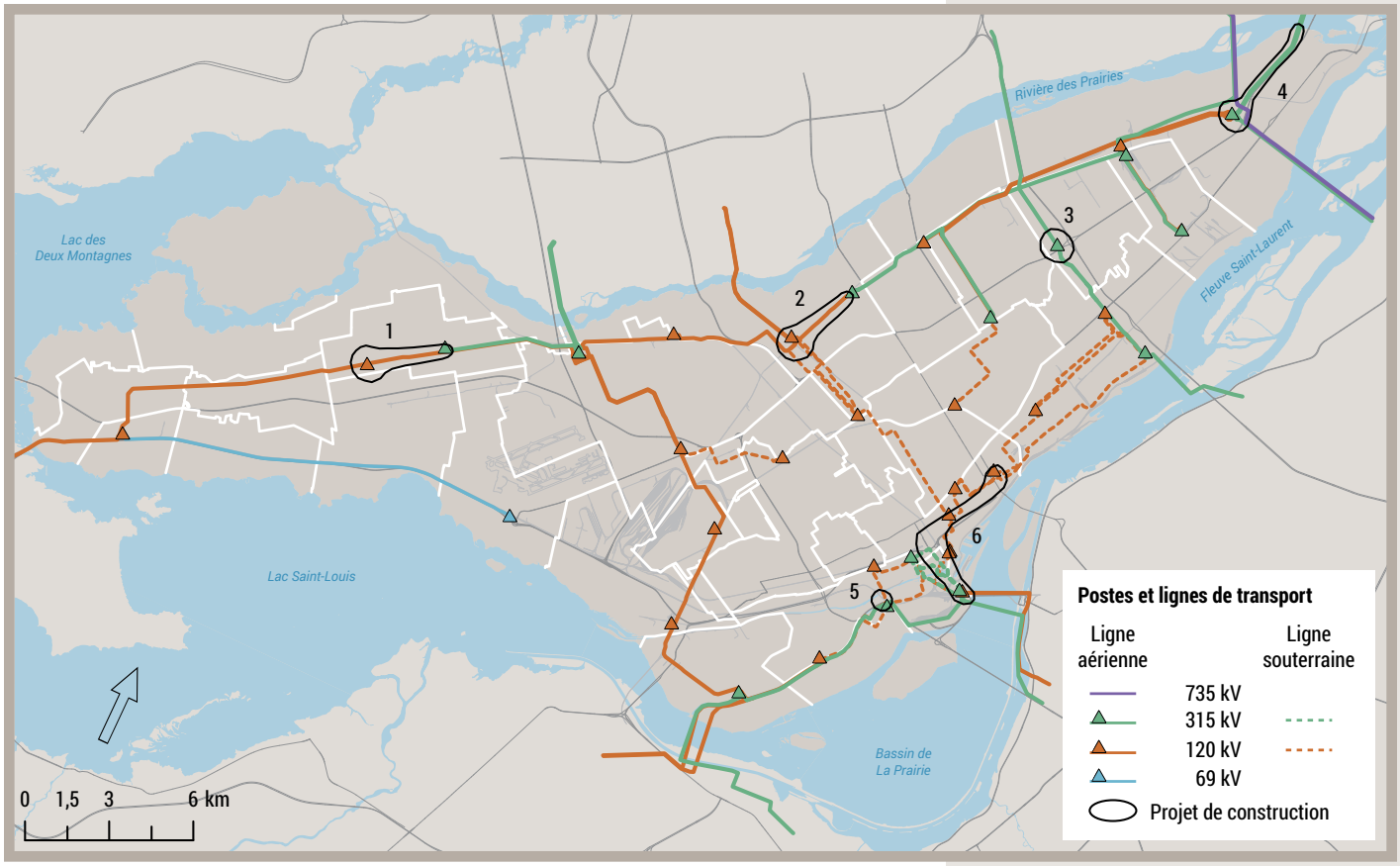
Des mesures sont prévues au document complémentaire.

De plus, le schéma propose de:

- Faire des représentations auprès des compagnies de transport d'énergie électrique et d'hydrocarbures afin de:
  - Favoriser l'utilisation des servitudes et des emprises existantes de transport d'énergie électrique pour des usages de récréation, de jardinage et d'agriculture urbaine, tout en y rehaussant la biodiversité;
  - Prévoir des mesures de mitigation pour limiter les impacts environnementaux des emprises des lignes de transport d'énergie électrique et des conduites d'hydrocarbures;
  - Prévoir des mesures de reboisement respectant les exigences du MDDELCC pour compenser la perte d'une aire boisée, s'il y a lieu, lors de l'implantation d'un nouvel équipement;
  - Étudier la possibilité d'enfouir certaines lignes de transport d'énergie électrique, notamment les lignes de distribution projetées et celles qui sont situées dans les milieux densément construits ou à densifier.

Lignes aériennes de transport d'énergie électrique

Carte 30 – Transport d'énergie électrique



1 Poste Saint-Jean à 315-25 kV et ligne d'alimentation à 315 kV (à l'étude)
2 Poste Fleury à 315-25 kV et ligne d'alimentation à 315 kV (à l'étude)
3 Poste Bélanger à 315-120-25 kV (en chantier)
4 Ligne à 735 kV de la Chamouchouane – Bout-de-l'Île (à l'étude) et agrandissement du poste du Bout-de-l'Île (en chantier)
5 Poste Saint-Patrick à 315-25 kV (à l'étude)
6 Reconstruction du poste De Lorimier à 315-25 kV et lignes souterraines à 315 kV (à l'étude)

Cohabitation avec certaines industries

En raison des substances qu'ils entreposent, manipulent ou transportent, certains établissements peuvent constituer des contraintes majeures à l'occupation du sol. À titre d'exemple, le territoire de l'agglomération de Montréal compte une quarantaine d'installations industrielles qui sont assujetties au Règlement sur les urgences environnementales (RUE) du gouvernement fédéral[83].

Le Service de sécurité incendie de Montréal (SIM), par l'entremise du Centre de sécurité civile (CSC) et de la Direction des opérations et de la prévention, travaille conjointement avec divers partenaires pour améliorer l'état des connaissances quant aux risques industriels majeurs tout en assurant une meilleure coordination des interventions en cas de sinistre.

Le schéma recommande fortement que le SIM, les municipalités et les arrondissements échangent l'information relative aux établissements pouvant nécessiter la mise en place de procédures administratives ou de balises d'aménagement qui permettent d'assurer une cohabitation harmonieuse des usages sur le territoire ainsi que l'application de la *Loi sur la sécurité civile* (RLRQ, chapitre S-2.3).

83. Selon le règlement fédéral d'Environnement Canada (DORS/2003-307), tout établissement qui possède ou utilise des quantités de matières dangereuses égales ou supérieures aux seuils prescrits est tenu de divulguer la nature et la quantité des substances entreposées et d'élaborer un plan d'urgence visant à protéger les personnes et l'environnement. Certaines industries sont également tenues de mettre en place un système d'alerte à la population.

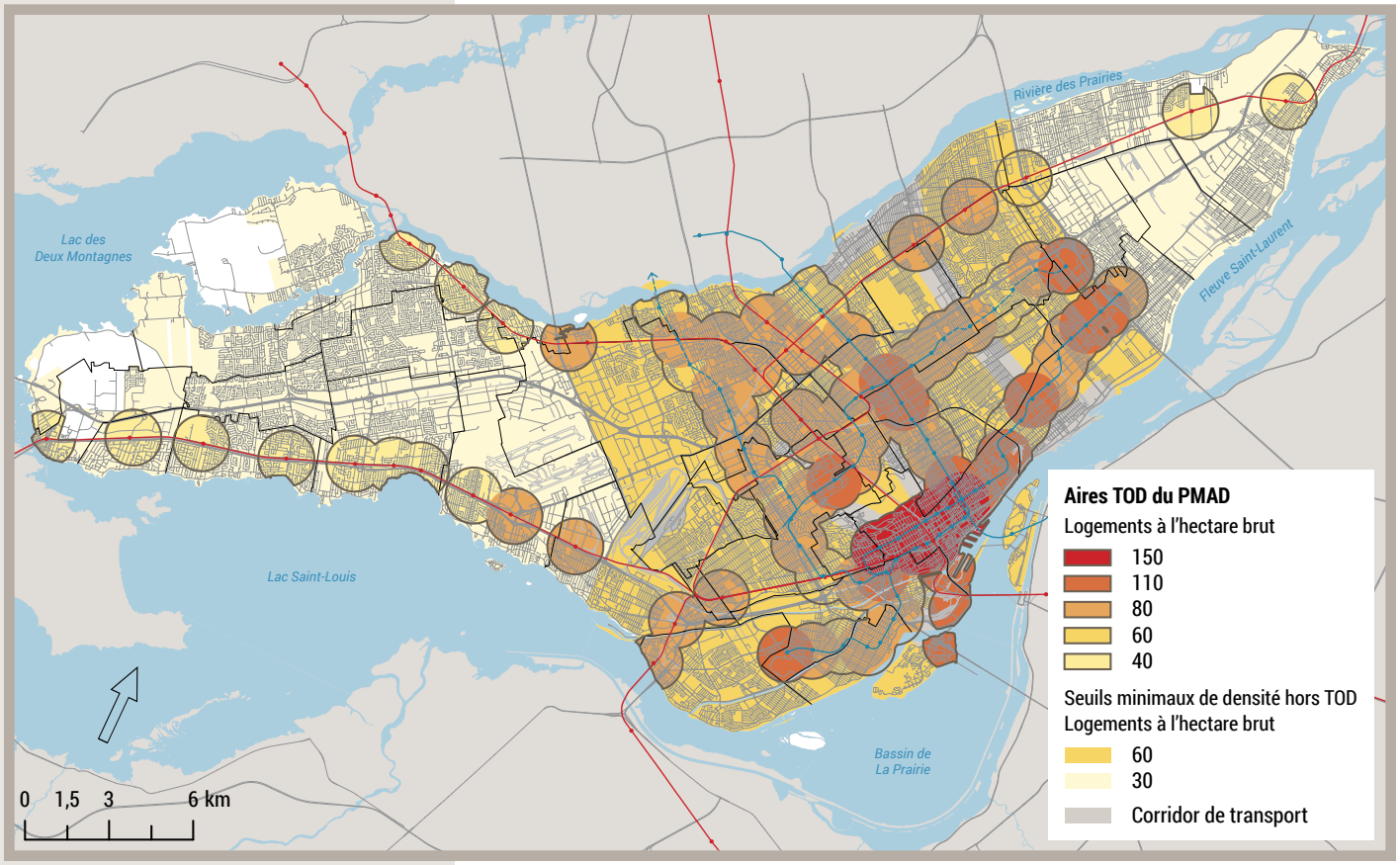
3.2 LA DENSITÉ D'OCCUPATION

LA DENSITÉ D'OCCUPATION DU SOL

En matière de densité d'occupation du sol, le schéma d'aménagement et de développement prescrit, en conformité avec le PMAD, un seuil moyen de densité pour les principaux secteurs à construire ou à transformer de l'agglomération, lorsque la fonction résidentielle est autorisée. Rappelons que les secteurs à construire et à transformer couvrent respectivement environ 1000 ha et 2000 ha.

La densité prescrite par le PMAD est définie selon une densité résidentielle minimum moyenne, exprimée en nombre de logements à l'hectare brut. Sur le territoire de l'agglomération, les seuils de densité varient de 30 à 150 logements à l'hectare. La carte 31 illustre les demandes du PMAD portant sur la densité pour le territoire de l'agglomération.

Carte 31 – Aires TOD du PMAD

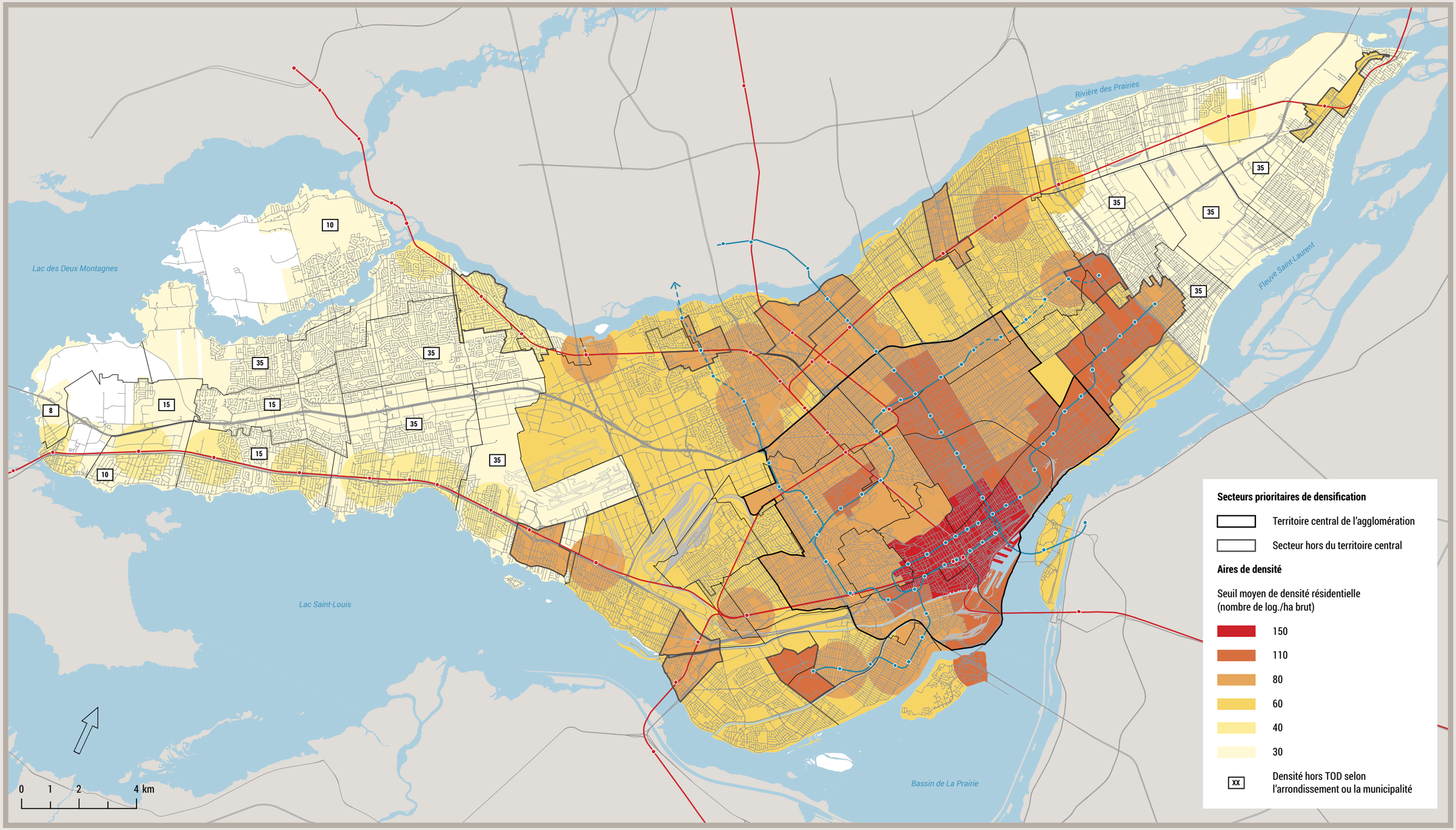


LES OBJECTIFS DE DENSIFICATION

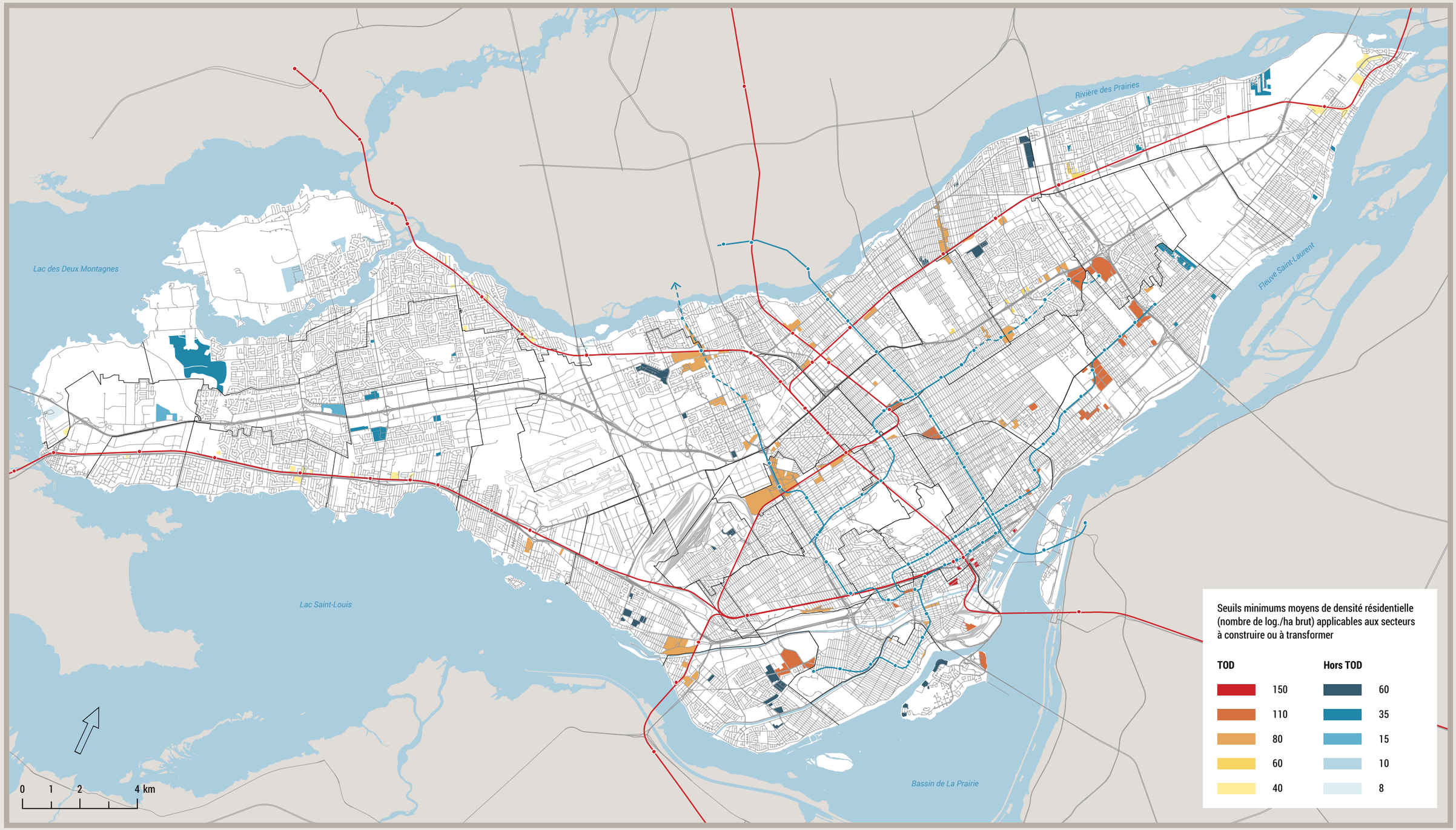
Le territoire se découpe en trois grands secteurs, pour lesquels les objectifs de densification, illustrés à la carte 32 – Modulation de la densité résidentielle, sont les suivants :

- Consolider la compacité urbaine du territoire central de l'agglomération ;
- Soutenir l'intensification et la diversification des activités urbaines dans les secteurs prioritaires, en périphérie du territoire central ;
- Raffermir l'urbanisation des extrémités de l'agglomération.

Carte 32 – Modulation de la densité résidentielle



Carte 33 – Densité résidentielle



Le schéma vise ainsi à favoriser la croissance résidentielle aux abords des stations de métro et des gares de train, conformément aux orientations gouvernementales ainsi qu'à l'objectif du PMAD d'orienter 40 % de la croissance des ménages vers les points d'accès au réseau de transport collectif.

Consolider la compacité urbaine du territoire central de l'agglomération

Le territoire central de l'agglomération se caractérise par la compacité du cadre bâti et la diversité des activités urbaines. Il comprend 55 points d'accès aux réseaux de métro et de trains de banlieue, dont les aires de rayonnement se chevauchent pour couvrir presque tout le territoire. La densité la plus élevée (150 logements à l'hectare) est prévue pour le centre-ville et sa périphérie. Des densités élevées (110 logements à l'hectare) s'étendent à partir du centre-ville vers les secteurs du Havre et de Bonaventure, de même que le long des axes du métro, vers l'est et vers le nord. Pour les autres parties du territoire central, une densité moyenne (80 logements à l'hectare) est indiquée.

En périphérie des points d'accès aux réseaux de métro et de trains de banlieue, le territoire central comprend plusieurs emplacements présentant des occasions de valorisation à des fins résidentielles, notamment le secteur de Griffintown ainsi que les abords de la gare Canora et des stations de métro Papineau, Frontenac, Outremont, Acadie, Namur et Rosemont.

Soutenir l'intensification et la diversification des activités urbaines dans des secteurs prioritaires, en périphérie du territoire central

Au-delà du territoire central de l'agglomération et à l'intérieur du territoire qui est délimité par les autoroutes 13 et 25, soit celui de la périphérie du territoire central, des densités de moyennes (80 logements à l'hectare) à fortes (110 logements à l'hectare) sont indiquées pour la plupart des points d'accès aux réseaux de métro et de trains de banlieue. Une densité moyenne (60 logements à l'hectare) est demandée pour les autres parties de ce territoire.

Sept secteurs se distinguent par leur capacité d'accueil à des fins résidentielles. Ces secteurs sont déterminés en raison d'une concentration de terrains à construire ou à transformer, de la présence d'activités commerciales ou industrielles ou encore d'une amorce d'intensification des activités urbaines à proximité d'une gare, d'une station de métro (existante ou projetée) ou du futur corridor du SRB Pie-IX. Ce sont, par exemple, les secteurs des Galeries d'Anjou et les abords du Carrefour Angrignon, le corridor de la rue Sherbrooke Est (stations de métro Honoré-Beaugrand, Radisson, Langelier, Cadillac et Assomption), où des densités fortes (110 logements à l'hectare) sont prévues, ainsi que les secteurs du Bois-Franc, d'Henri-Bourassa Ouest (Ahuntsic-Cartierville), de Pie-IX (Montréal-Nord) et de Lachine Est, où une densité moyenne de 80 logements à l'hectare est prescrite.

Raffermir l'urbanisation des extrémités de l'agglomération

Les densités indiquées pour les secteurs des extrémités de l'agglomération, soit les secteurs à l'est de l'autoroute 25 et à l'ouest de l'autoroute 13, visent à raffermir l'intensité du développement résidentiel afin de soutenir un niveau d'urbanisation favorisant l'utilisation du transport en commun. La densité de 30 logements à l'hectare prescrite par le PMAD a été répartie, pour chacun des secteurs, en fonction de la densité d'occupation actuelle et de la possibilité de mise en valeur à des fins résidentielles.

Plex en rangée à Verdun

Le centre-ville de Montréal, depuis la rue Stanley

Résidences situées dans un quartier central de Montréal

Place des Nations, quartier Bois-Franc

LA DENSITÉ D'OCCUPATION

Maisons en rangée

Maisons jumelées

Trois secteurs présentent une possibilité d'intensification de l'activité résidentielle dont la mise en valeur est priorisée : dans l'Est, le secteur de la future gare de l'Est et dans l'Ouest, le secteur de Sunnybrooke-Pierrefonds et des abords de la gare Dorval. Hors des quelques aires entourant les accès aux gares existantes et projetées, le schéma indique une densité de 35 logements à l'hectare pour les secteurs de l'Est. Pour les secteurs de l'Ouest, la densité a été modulée selon les caractéristiques des milieux et varie de 8 à 35 logements à l'hectare.

LES SEUILS DE DENSITÉ

La carte 33 – Densité résidentielle traduit les objectifs et les grandes orientations de l'aménagement du territoire en matière de densité. Cette carte établit la modulation des densités résidentielles sur le territoire de l'agglomération et montre les secteurs à vocation résidentielle à construire ou à transformer, en tout ou en partie, auxquels ces densités s'appliquent, lorsque l'habitation est autorisée. La densité résidentielle prescrite correspond à une densité résidentielle minimum moyenne, exprimée en nombre de logements à l'hectare brut. Sur le territoire de l'agglomération, les densités varient de 8 à 150 logements à l'hectare.

Outre les secteurs illustrés à la carte 33, tous les secteurs de planification stratégique indiqués à la carte 3 – Concept d'organisation spatiale et tous les secteurs qui feront l'objet d'un programme particulier d'urbanisme ou d'un autre exercice de planification devront respecter les seuils de densité indiqués à la carte 32 – Modulation de la densité résidentielle.

Le calcul de la densité moyenne autorisée peut être établi, pour une municipalité ou un arrondissement, en regroupant l'ensemble des secteurs à construire ou à transformer pour lesquels une même densité est prévue.

VOIR LA CARTE 33 – DENSITÉ RÉSIDENTIELLE

- Peuvent être exclues de l'application des densités minimums :
  - La partie d'un terrain comprise à l'intérieur des limites d'une grande propriété à caractère institutionnel, d'un secteur de valeur exceptionnelle ou d'un secteur de valeur intéressante, indiqués sur la carte 12 – Patrimoine ;
  - La partie d'un terrain comprise à l'intérieur d'une partie boisée d'un bois et corridor forestier métropolitain ou d'une rive ou d'un littoral à dominance naturelle, indiqués sur la carte 15 – Territoires d'intérêt écologique ;
  - La partie d'un terrain située à moins de 30 mètres d'un bois, d'un milieu humide ou d'un cours d'eau[84] et comprise dans un écoterritoire indiqué sur la carte 15 – Territoires d'intérêt écologique ;
  - La partie d'un terrain comprise en tout ou en partie à l'intérieur d'une mosaïque de milieux naturels indiquée sur la carte 15 – Territoires d'intérêt écologique ;
  - La partie d'un terrain située à l'intérieur d'une zone d'inondation 0-20 ans.

Sur la base des densités prescrites à la présente section, il est estimé que plus de 75 % des nouveaux logements de l'agglomération seront construits au sein des aires TOD, ce qui est largement au-dessus de l'objectif du PMAD. De plus, 75 % des nouveaux logements s'implanteront dans les secteurs à transformer.

84. Pour les cours d'eau, la distance de 30 mètres est calculée à partir de la ligne des hautes eaux.

LA PLANIFICATION DES SECTEURS DE DENSIFICATION

Afin de lier davantage l'aménagement du territoire et le réseau de transport collectif, une démarche de planification sera effectuée pour un emplacement compris dans un des secteurs prioritaires de densification ou dans une des aires TOD, tels qu'ils sont indiqués à la carte 32 – Modulation de la densité résidentielle. L'exercice de planification s'appuiera sur tous les éléments suivants, selon le contexte particulier du secteur :

« • Les interfaces des points d'accès au transport en commun
- La densité des usages adaptée au milieu
- La mixité des fonctions
- Le soutien d'une mixité sociale
- Le réseau de rues et l'accessibilité
- La gestion de l'offre en stationnement
- Le design urbain, la sécurité, la qualité des aménagements et l'identité du lieu
- L'implantation du bâti et architecture diversifiée
- L'aménagement durable et l'environnement[85]. »

Ces exercices de planification doivent se traduire à l'intérieur d'un plan d'urbanisme, d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) ou de tout autre document.

LES BILANS SUR L'ÉVOLUTION DE LA DENSITÉ

Les bilans de la mise en œuvre du schéma d'aménagement et de développement permettront de mesurer l'atteinte des objectifs de densification fixés au schéma. Ces bilans fourniront des données sur la densité, en nombre de logements à l'hectare brut, des projets réalisés sur l'ensemble du territoire de l'agglomération.

Maisons unifamiliales

Bâtiment résidentiel au cœur du quartier Le Triangle

85. PMAD, Critère 1.1.3, page 90

4

LE DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE

L’aménagement du territoire et la mobilité

L’adaptation aux changements climatiques

Le patrimoine

Les territoires d’intérêt écologique

Le paysage

Les affectations

La zone agricole et ses activités

Les contraintes et nuisances

4 LE DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE

LE RÔLE DU DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE

Le document complémentaire fait partie intégrante du schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal et son inclusion est requise par la LAU.

En substance, le document complémentaire vise à assurer la cohérence de l'aménagement et du développement à l'échelle de l'agglomération et permet la mise en œuvre des orientations et des objectifs du schéma qui peuvent se traduire en dispositions réglementaires d'urbanisme.

Les règles et critères établis par le document complémentaire constituent des balises minimales que les municipalités et les arrondissements s'approprieront en les raffinant, le cas échéant. L'entrée en vigueur du présent document complémentaire entraînera l'obligation de modifier les règlements d'urbanisme locaux à des fins de concordance.

Le contexte juridique

Rappel des dispositions habilitantes de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*

Contenu obligatoire

Art. 5 : Le schéma doit également comprendre un document complémentaire établissant des règles qui obligent les municipalités dont le territoire est compris dans celui de la municipalité régionale de comté à :

1° adopter des dispositions réglementaires en vertu du paragraphe 16° ou 17° du deuxième alinéa de l'article 113 (*objets : zonage – risques naturels, maisons mobiles et roulottes*) ou du paragraphe 3° ou 4° du deuxième alinéa de l'article 115 (*objets : lotissement – superficies minimales et dimensions minimales des lots, risques naturels*) ;

2° adopter, en raison de la présence actuelle ou projetée de toute voie de circulation, des dispositions réglementaires en vertu du paragraphe 16.1° du deuxième alinéa de l'article 113 (*objets : zonage – contraintes anthropiques*) ou du paragraphe 4.1° du deuxième alinéa de l'article 115 (*objets : lotissement – contraintes anthropiques*).

Le document complémentaire d'une municipalité régionale de comté dont le territoire comprend une zone agricole doit contenir ce qu'elle estime approprié pour donner application à l'article 79.1 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (RLRQ, chapitre P-41.1, la « LPTAA »), ainsi que des paramètres pour la détermination, en regard des inconvénients causés par les odeurs inhérentes à certaines activités agricoles, des distances séparatrices visées au troisième alinéa de l'article 113.

Contenu facultatif

Art. 6 : Le document complémentaire prévu à l'article 5 peut :

1° obliger toute municipalité dont le territoire est compris dans celui de la municipalité régionale de comté à adopter, pour tout ou partie de son territoire, le règlement prévu à l'article 116 (objets : conditions à l'émission d'un permis) ou tout règlement prévu à l'une des sections IV, VII à XI et XIII du chapitre IV (objets : permis et certificats, plans d'aménagement d'ensemble, plans d'implantation et d'intégration architecturale, ententes relatives à des travaux municipaux, usages conditionnels, projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble et restrictions à la délivrance de permis ou de certificats en raison de certaines contraintes) ;

1.1° prévoir, à l'égard d'un immeuble qu'il décrit et qui est situé dans une zone d'inondation, pour un usage du sol, une construction, un ouvrage ou une opération cadastrale qu'il précise, une dérogation à une prohibition ou à une règle imposée par application des paragraphes 1° et 3° du deuxième alinéa de l'article 5 ; [...]

3° établir des règles et des critères dont doivent tenir compte, dans tout règlement de zonage, de lotissement ou de construction ou dans tout règlement prévu à l'une des sections IV, VII à XI et XIII du chapitre IV, les municipalités dont le territoire est compris dans celui de la municipalité régionale de comté.

Le contenu du document complémentaire

Le schéma d'aménagement et de développement énonce un ensemble d'orientations touchant une variété d'enjeux. Il décline ces orientations en objectifs et en moyens de mise en œuvre. Parmi ceux-ci, le document complémentaire a retenu les sujets qui sont abordés dans le schéma et qui impliquent un contrôle réglementaire à l'échelle de l'agglomération.

Le document complémentaire a la même structure que celle du schéma et comporte donc un ensemble de dispositions qui sont rattachées à l'un ou l'autre des thèmes qui y sont abordés.

La première orientation, ***Favoriser un cadre de vie de qualité***, appelle le développement de mesures portant plus particulièrement sur la mobilité, l'adaptation aux changements climatiques et la cohabitation des usages.

Les mesures traitant de la cohabitation des usages visent à réduire les contraintes et nuisances liées à la présence d'un réseau routier à fort débit, de voies ferrées, de gares de triage ou de l'aéroport ou encore liées à des usages comme des centres de traitement de matières organiques. Les mesures de cette section portent également sur la protection des secteurs de fortes pentes, des rives, du littoral et des plaines inondables.

De leur côté, les dispositions du document complémentaire portant sur le verdissement et les îlots de chaleur permettront d'accroître le couvert végétal et de réduire l'absorption de la chaleur par le sol et les toits.

La seconde orientation, ***Soutenir le dynamisme de l'agglomération et le cœur de la métropole***, ne fait pas l'objet de mesures spécifiques dans le document complémentaire, mais certaines mesures prévues pour répondre à d'autres orientations peuvent y être aussi applicables, comme celles visant la qualité de l'aménagement et de l'architecture.

La troisième orientation, ***Protéger et mettre en valeur les territoires d'intérêt***, traite de mesures concernant les enjeux de conservation et de rehaussement des milieux bâtis et naturels propres à l'agglomération.

Il s'agit, d'une part, de protéger les éléments construits qui donnent à l'agglomération son identité, comme les grandes propriétés à caractère institutionnel et, d'autre part, de protéger les territoires d'intérêt écologique comme les milieux humides, les bois, les cours d'eau et les rives afin de répondre à des enjeux de biodiversité. Bien évidemment, il s'agit aussi de protéger les paysages et les éléments construits qui ont un intérêt à la fois naturel et bâti comme le site patrimonial déclaré du Mont-Royal.

Par ailleurs, il s'agit de mettre en valeur la zone et les activités agricoles protégées par la mise en place d'une série de normes dictées par la présence de ce type d'activités qui incluent également de l'élevage. Ces normes visent à assurer le maintien de ces activités, tout en permettant la cohabitation avec les activités non agricoles limitrophes.

Enfin, la section sur les affectations du chapitre 3 appelle des mesures réglementaires visant à favoriser l'implantation des infrastructures de l'agglomération et des municipalités ainsi que la cohabitation des divers usages.

Outre le contenu du document complémentaire, les municipalités et les arrondissements devront modifier par concordance leurs règlements d'urbanisme afin que ceux-ci soient conformes aux grandes affectations du territoire prévues à la carte 20 ainsi qu'aux normes de densité résidentielle minimale prévues à la carte 33.

De même, les grandes affectations du sol et les densités de son occupation des plans d'urbanisme des municipalités devront être établies de façon à se conformer aux cartes 20 – Grandes affectations du territoire, 32 – Modulation de la densité résidentielle et 33 – Densité résidentielle.

De plus, les municipalités devront intégrer à leur plan d'urbanisme :

- Le réseau existant et les grands projets d'infrastructures en transport collectif indiqués à la carte 9 – Grands projets d'infrastructures en transport collectif, sauf les mesures préférentielles pour bus ;
- Le réseau routier existant et les grands projets routiers indiqués à la carte 10 – Grands projets routiers, y compris le réseau artériel de l'agglomération.

Les définitions

Camping
Établissement qui offre au public, moyennant rémunération, des sites permettant d'accueillir des véhicules de camping ou des tentes, à l'exception d'un site sur une ferme appartenant au propriétaire ou à l'exploitant des installations d'élevage s'y trouvant.

Corridor riverain
Bande de terre qui borde les lacs et les cours d'eau. Ce corridor s'étend vers l'intérieur des terres à partir de la ligne des hautes eaux. Sa largeur se mesure horizontalement : elle est de 300 mètres en bordure des lacs et de 100 mètres en bordure des cours d'eau à débit régulier.

Coupe d'assainissement
Coupe qui consiste en l'abattage ou la récolte d'arbres déficients, tarés, dépérissants, endommagés ou morts, dans un peuplement d'arbres.

Cours d'eau
Toute masse d'eau qui s'écoule dans un lit avec un débit régulier ou intermittent, y compris un lit créé ou modifié par une intervention humaine, à l'exception d'un fossé de voie publique ou privée, d'un fossé mitoyen ou d'un fossé de drainage. Cette définition comprend les plans d'eau situés au pourtour du territoire de l'agglomération de Montréal, soit le fleuve Saint-Laurent, incluant le lac Saint-Louis, la rivière des Prairies et le lac des Deux Montagnes, de même que les cours d'eau intérieurs.

Dépérissement irréversible d'un arbre
Le fait que plus de 50 % du houppier soit constitué de bois mort.

Figure
Aspect essentiel de la forme d'une chose qui suffit à la faire reconnaître.

Fossé de drainage
Dépression en long creusée dans le sol qui n'existe qu'en raison d'une intervention humaine et qui est utilisée aux seules fins de drainage et d'irrigation d'un bassin versant d'une superficie inférieure à 100 hectares.

Fossé mitoyen (ou de ligne)
Dépression en long creusée dans le sol, servant de ligne séparatrice entre voisins, au sens de l'article 1002 du Code civil du Québec.

Fossé de voie publique ou privée (ou de chemin public ou privé)
Dépression en long creusée dans le sol et servant exclusivement à drainer une voie publique ou un chemin.

Gestion liquide
Tout mode d'évacuation des déjections animales autre que la gestion sur fumier solide.

Gestion solide
Le mode d'évacuation d'un bâtiment d'élevage ou d'un ouvrage d'entreposage des déjections animales dont la teneur en eau est inférieure à 85 % à la sortie du bâtiment.

Immunisation
L'immunisation d'une construction, d'un ouvrage ou d'un aménagement consiste en l'application de différentes mesures, énoncées à l'annexe 1 de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* (Décret 468-2005, le 18 mai 2005) et visant à apporter la protection nécessaire pour éviter les dommages qui pourraient être causés par une inondation.

Installation d'élevage
Un bâtiment où des animaux sont élevés ou encore un enclos ou une partie d'enclos où sont gardés des animaux à des fins autres que le pâturage, y compris, le cas échéant, tout ouvrage d'entreposage des déjections des animaux qui s'y trouvent.

Leq
Un indice exprimant la dose d'énergie acoustique reçue pendant une période déterminée.

Ligne des hautes eaux
Ligne qui sert à délimiter le littoral et la rive des lacs et cours d'eau. La ligne des hautes eaux se situe à la ligne naturelle des hautes eaux déterminée selon l'un des critères suivants et selon l'ordre de priorité suivant :

1. À l'endroit où l'on passe d'une prédominance de plantes aquatiques à une prédominance de plantes terrestres ou, s'il n'y a pas de plantes aquatiques, à l'endroit où les plantes terrestres s'arrêtent en direction du plan d'eau ;
2. Pour un ouvrage de retenue des eaux, à la cote maximale d'exploitation de l'ouvrage hydraulique pour la partie du plan d'eau située en amont ;
3. Pour un mur de soutènement légalement érigé, à compter du haut de l'ouvrage ;
4. Si l'information est disponible, à la limite des inondations de récurrence de 2 ans, laquelle est considérée équivalente à la ligne établie selon les critères botaniques définis précédemment au paragraphe 1.

Littoral
La partie des lacs et cours d'eau qui s'étend à partir de la ligne des hautes eaux vers le centre du plan d'eau.

Maison d'habitation
Pour les dispositions sur les distances séparatrices en agriculture, une maison d'habitation d'une superficie d'implantation au sol d'au moins 21 mètres carrés qui n'appartient pas au propriétaire ou à l'exploitant des installations d'élevage ou encore à un actionnaire ou dirigeant d'une personne morale qui est propriétaire ou exploitant de ces installations.

Marina
Ensemble touristique comprenant le port de plaisance et les aménagements qui le bordent.

Périmètre d'urbanisation d'une municipalité ou d'un arrondissement
La limite prévue de l'extension future de l'habitat de type urbain dans une municipalité déterminée par le schéma d'aménagement et de développement.

Plaine inondable
Espace occupé par un lac ou cours d'eau en période de crue. Elle correspond à l'étendue géographique des secteurs inondés, dont les limites sont précisées par l'un des moyens suivants :

1. Une carte approuvée dans le cadre d'une convention conclue entre le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada relativement à la cartographie et à la protection des plaines inondables ;
2. Une carte représentant les plaines inondables, publiée par le gouvernement du Québec ou par la Communauté métropolitaine de Montréal ;
3. Une carte représentant les plaines inondables, intégrée au schéma d'aménagement et de développement, à un règlement de contrôle intérimaire ou à un règlement d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement ;
4. Les cotes d'inondation de récurrence de 20 ans, de 100 ans ou les deux, établies par le gouvernement du Québec ;
5. Les cotes d'inondation de récurrence de 20 ans, de 100 ans ou les deux, auxquelles il est fait référence dans le schéma ou dans un règlement de contrôle intérimaire ou un règlement d'urbanisme d'un arrondissement ou d'une municipalité.

S'il survient un conflit dans l'application de différents moyens, et qu'il sont tous susceptibles de régir une situation donnée selon le droit applicable, la plus récente carte ou la plus récente cote d'inondation, selon le cas, dont la valeur est reconnue par le ministre du MDDELCC devrait servir à délimiter l'étendue de la plaine inondable.

Plantes aquatiques

Les plantes hygrophytes, incluant les plantes submergées, les plantes à feuilles flottantes, les plantes émergentes et les plantes herbacées et ligneuses émergées, caractéristiques des marais et marécages ouverts sur des plans d'eau.

Rive

Une bande de terre qui borde les lacs et cours d'eau et qui s'étend vers l'intérieur des terres à partir de la ligne des hautes eaux. La largeur de la rive à protéger se mesure horizontalement.

La rive a un minimum de 10 mètres dans les cas suivants :

a) Lorsque la pente est inférieure à 30 % ;
b) Lorsque la pente est supérieure à 30 % et présente un talus de moins de 5 mètres de hauteur.

La rive a un minimum de 15 mètres dans les cas suivants :

a) Lorsque la pente est continue et supérieure à 30 % ;
b) Lorsque la pente est supérieure à 30 % et présente un talus de plus de 5 mètres de hauteur.

Zone de faible courant

Cette zone correspond à la partie de la plaine inondable, au-delà de la limite de la zone de grand courant, qui peut être inondée lors d'une crue de récurrence de 100 ans.

Zone de grand courant

Cette zone correspond à la partie d'une plaine inondable qui peut être inondée lors d'une crue de récurrence de 20 ans.

L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LA MOBILITÉ

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit intégrer des dispositions concernant :

- Les exigences en matière de stationnement pour vélos lors de la construction, de l'agrandissement ou du changement d'usage d'un bâtiment ;
- À proximité d'une station de métro ou d'une gare de train de banlieue, le nombre maximum d'unités de stationnement lors de la construction, de l'agrandissement ou du changement d'usage d'un bâtiment établi, en tenant compte de la forme urbaine et du type de milieu (centre, périphérie du centre ou pointes de l'agglomération). Ces dispositions peuvent exclure un usage à des fins résidentielles. Toutefois, dans le cadre d'une procédure de dérogation, le nombre maximum d'unités de stationnement prescrit par la réglementation d'urbanisme peut être dépassé pour des raisons liées à un usage particulier, comme un hôpital, qui ne peut être desservi à toute heure par transport collectif ;
- L'accessibilité universelle d'un bâtiment lors de l'approbation d'un projet soumis à un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) ou traité selon la procédure établie pour un projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI). Des critères doivent chercher à réduire la différence de hauteur entre une voie publique et un étage du bâtiment et à favoriser l'aménagement de sentiers sécuritaires et éclairés entre un bâtiment et une voie publique. L'aménagement de cases de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite doit être favorisé à proximité des accès.

4.2 L'ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

4.2.1 Dispositions relatives au verdissement

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit intégrer des dispositions concernant l'augmentation du verdissement des terrains.

L'augmentation du verdissement d'un terrain peut être obtenue, par exemple, en exigeant un pourcentage minimum de verdissement de la superficie du terrain. Ce pourcentage peut varier selon les milieux.

4.2.2 Dispositions particulières pour un îlot de chaleur

Pour un îlot de chaleur[86], la réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit intégrer des dispositions concernant la réduction de l'imperméabilisation des sols et des effets de chaleur causés par les toits en exigeant, par exemple, des îlots de verdure, l'utilisation de revêtements de sol perméables pour les stationnements ou des toits clairs, blancs ou verts.

4.2.3 Dispositions particulières pour les arbres

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit comprendre des dispositions visant la conservation d'un maximum d'arbres sur les terrains faisant l'objet de construction ou d'agrandissement de bâtiment.

Abattage

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit exiger l'obtention d'un certificat d'autorisation pour l'abattage d'un arbre lorsque le tronc de l'arbre à abattre a un diamètre d'au moins 10 cm à 1,3 m du sol (diamètre à hauteur de poitrine [DHP]) ou un diamètre d'au moins 15 cm à un maximum de 15 cm du sol (diamètre à hauteur de souche [DHS]).

Outre la signification usuelle, est considérée comme une opération d'abattage d'un arbre :

- L'enlèvement de plus de 50 % de la ramure vivante ;
- Le sectionnement, par arrachage ou coupe, de plus de 40 % du système racinaire ;
- Le recouvrement du système racinaire par un remblai de 20 cm ou plus ;
- Toute autre action entraînant l'élimination d'un arbre, notamment le fait d'utiliser un produit toxique afin de le tuer ou le fait de pratiquer ou laisser pratiquer des incisions plus ou moins continues tout autour d'un tronc d'arbre dans l'écorce, le liber ou le bois.

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit limiter la délivrance d'un certificat d'autorisation pour l'abattage d'un arbre aux situations suivantes :

1° L'arbre est mort ou dans un état de dépérissement irréversible ;

2° L'arbre est situé dans l'aire d'implantation ou à moins de 3 mètres de l'aire d'implantation d'une construction ou d'un mur de soutènement projeté. Toutefois, un arbre situé entre 3 mètres et 5 mètres de l'aire d'implantation peut être abattu à la condition d'être remplacé. Aux fins du présent paragraphe, une enseigne n'est pas considérée comme une construction ;

3° L'arbre est situé dans l'aire d'implantation d'une piscine ou, en cour avant, dans l'aire d'implantation d'un stationnement accessoire ou d'une voie d'accès à un bâtiment, seulement si aucun autre espace n'est disponible ailleurs sur le terrain pour de tels aménagements ;

86. La carte 5 – Îlots de chaleur illustre à titre indicatif les îlots de chaleur perçus en juillet 2011.

4° L'arbre doit, sur la base de l'étude d'un expert en arboriculture, être abattu en raison d'une situation irréversible causée par la maladie, d'une déficience structurale affectant sa solidité ou des dommages sérieux qu'il cause à un bien. Ne constituent pas un dommage sérieux les inconvénients normaux liés à la présence d'un arbre, notamment la chute de ramilles, de feuilles, de fleurs ou de fruits, la présence de racines à la surface du sol, la présence d'insectes ou d'animaux, l'ombre, les mauvaises odeurs, l'exsudat de sève ou de miellat ou la libération de pollen ;

5° L'arbre doit être abattu en raison du risque qu'il propage une maladie ou une espèce exotique envahissante et dans ce cas, il doit être remplacé ;

6° L'arbre doit être coupé afin d'aménager, dans la rive d'un plan d'eau, une ouverture de 5 mètres de largeur donnant accès à celui-ci, lorsque la pente d'une rive est inférieure à 30 %.

Abattage d'arbres dans un « bois et corridor forestier métropolitain »

De plus, dans un « bois et corridor forestier métropolitain » indiqué à la carte 15 – Territoires d'intérêt écologique, la réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit définir les usages compatibles et prévoir que l'implantation d'un tel usage, la construction ou l'agrandissement d'un bâtiment doit être réalisé de manière à :

- Viser prioritairement la conservation des arbres présentant le plus grand intérêt sur le plan écologique et permettant le maintien de la connectivité écologique ;
- Maximiser la conservation des bois en tenant compte de leurs valeurs écologiques ;
- Intégrer l'utilisation du terrain ou la construction au bois en mettant les caractéristiques de celui-ci en valeur.

En plus des situations d'abattage prévues aux paragraphes 1 à 6 ci-dessus, la réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit prévoir des mesures d'encadrement d'abattage d'arbres pour les interventions suivantes :

1° Pour les opérations de saine gestion du couvert forestier, notamment une coupe d'assainissement reposant sur une étude sylvicole ;

2° À l'intérieur d'une zone agricole permanente, pour l'aménagement de parcelles destinées à l'agriculture et aux activités agricoles au sens de la LPTAA.

Protection

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit comprendre des dispositions sur la protection des arbres et de leurs racines lors de travaux d'excavation, de construction ou d'aménagement.

Plantation

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit comprendre des dispositions visant l'augmentation de la canopée. Cette augmentation peut être obtenue en exigeant la plantation d'arbres lors de la construction d'un nouveau bâtiment, de l'agrandissement d'un bâtiment existant ou de l'aménagement ou agrandissement d'une aire de stationnement.

Le respect des exigences de plantation doit être constaté dans l'année suivant la fin des travaux. Une fois plantés, les arbres doivent être maintenus en bon état et être remplacés au besoin.

De plus, la réglementation doit prévoir des dispositions, lorsque l'alignement de construction le permet, portant sur l'aménagement d'une cour avant en tenant compte de l'aménagement du domaine public afin qu'un espace suffisant soit réservé pour permettre la plantation d'un arbre et sa croissance à maturité.

4.3 LE PATRIMOINE

4.3.1 Site patrimonial déclaré du Mont-Royal

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit assurer la préservation des caractéristiques d'architecture, de hauteur et d'implantation des bâtiments de même que les caractéristiques naturelles et paysagères du site patrimonial déclaré du Mont-Royal, indiqué à la carte 12 – Patrimoine.

La réglementation d'urbanisme doit prévoir qu'un projet de construction ou d'agrandissement d'un bâtiment sur le terrain d'une propriété autre que celui d'une grande propriété à caractère institutionnel et qu'un projet de modification d'un élément construit ou végétal d'intérêt patrimonial ou naturel :

- Soient réalisés dans le respect du paysage, de la végétation, de la topographie et des vues à partir d'un espace public, vers ou depuis le site patrimonial déclaré ;
- S'intègrent à la construction et au milieu en respectant les caractéristiques architecturales, naturelles et paysagères, les hauteurs et les implantations existantes.

La réglementation d'urbanisme doit prévoir qu'un projet de lotissement soit réalisé dans le respect des caractéristiques naturelles, paysagères et topographiques et de manière à préserver ou créer des vues vers ou depuis le mont Royal. Le lotissement doit également respecter le caractère du milieu et du site et mettre en valeur le bâtiment qui se trouve sur le terrain à lotir.

4.3.2 Grandes propriétés à caractère institutionnel hors du site patrimonial déclaré du Mont-Royal[87]

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit définir les usages compatibles avec une grande propriété à caractère institutionnel. Elle doit aussi prévoir toutes les dispositions requises pour assurer la préservation des caractéristiques architecturales, paysagères, de hauteur et d'implantation d'une grande propriété à caractère institutionnel indiquée à la carte 12 – Patrimoine.

La réglementation d'urbanisme doit prévoir, pour une grande propriété à caractère institutionnel, qu'un projet de changement d'usage, de construction ou d'agrandissement d'un bâtiment, de lotissement ou de modification d'un élément construit ou végétal d'intérêt patrimonial ne compromet pas les valeurs historique, symbolique, de figure ou d'effet structurant dans le milieu associées à la grande propriété et assure, conformément à une évaluation de l'intérêt patrimonial :

- Le respect des caractéristiques volumétriques et d'implantation d'un bâtiment ou d'un ensemble de bâtiments sur le site ;
- Le respect des caractéristiques architecturales et de composition des façades d'un bâtiment ;
- La conservation, la mise en valeur et la restauration d'éléments d'enveloppe et de décor ;
- L'intégration, l'affirmation et la réversibilité des interventions contemporaines ;
- La protection des perspectives et des percées visuelles sur un bâtiment ou sur un élément d'intérêt contribuant au caractère d'ensemble ;
- La mise en valeur et la protection des espaces extérieurs et des caractéristiques paysagères particulières ;
- Un accès public aux espaces verts et aux milieux naturels adapté à la vocation des lieux.

La réglementation d'urbanisme doit prévoir que l'étude d'un projet d'implantation d'une nouvelle occupation impliquant la modification ou la démolition d'un élément construit ou végétal d'intérêt patrimonial d'une grande propriété à caractère institutionnel doit faire la démonstration, à la suite d'une évaluation d'intérêt patrimonial, que cette modification est restreinte aux parties ayant le moins de valeur, vise une bonification du caractère d'ensemble du site et est obligatoire en raison de l'impossibilité :

- D'y implanter la nouvelle occupation projetée sans modification, après avoir déposé une étude exhaustive des différentes configurations possibles d'implantation de cet usage dans le bâtiment ;
- De revoir ou de redistribuer autrement le programme préliminaire du requérant afin de bien l'adapter à la grande propriété à caractère institutionnel ;
- De trouver une autre occupation de remplacement mieux adaptée.

87. Pour une grande propriété à caractère institutionnel située dans le site patrimonial déclaré du Mont-Royal, voir les mesures qui s'appliquent, à la section « Le patrimoine » du chapitre 2.3.

4.3.3 Les secteurs de valeur patrimoniale

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit prévoir des dispositions visant la protection et la mise en valeur des caractéristiques architecturales d'intérêt visibles d'une voie publique des bâtiments situés dans un secteur de valeur patrimoniale, tels qu'ils sont indiqués à la carte 12 – Patrimoine, à l'exception du secteur pétrochimique de Montréal-Est.

4.3.4 Lieux de culte d'intérêt

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit prévoir toutes les dispositions requises pour assurer la préservation des caractéristiques architecturales et paysagères d'un lieu de culte d'intérêt et définir les usages qui lui sont compatibles.

La réglementation d'urbanisme doit prévoir qu'un projet de changement d'usage, d'agrandissement, de lotissement ou de modification d'une caractéristique architecturale ou végétale ne compromet pas la valeur historique ou symbolique du lieu de culte d'intérêt et assure, conformément à une évaluation de l'intérêt patrimonial :

- La conservation, la mise en valeur et la restauration des éléments architecturaux et paysagers d'intérêt ;
- La protection des perspectives et des percées visuelles sur le lieu de culte ;
- La protection et la mise en valeur des espaces extérieurs à préserver ;
- L'intégration, l'affirmation et la réversibilité des interventions contemporaines.

La réglementation d'urbanisme doit prévoir que l'étude d'un projet d'implantation d'une nouvelle occupation impliquant une modification ou une démolition d'une caractéristique architecturale ou végétale doit faire la démonstration que ces interventions sont restreintes aux parties ayant le moins de valeur et visent une bonification du lieu de culte et de son emplacement.

4.3.5 Patrimoine archéologique

Dans un secteur indiqué à la carte 13 – Patrimoine archéologique, la réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit prévoir qu'au moment de la demande d'un permis de lotissement qui vise à créer une emprise publique, une évaluation discrétionnaire du projet de lotissement, basée sur des critères, soit faite afin d'évaluer la mise en valeur des vestiges archéologiques qui s'y trouvent, le cas échéant. À cette fin, une étude du potentiel archéologique de cette emprise doit être déposée.

Cette étude doit comprendre :

- Un résumé des données historiques et archéologiques existantes ;
- L'indication et la caractérisation du potentiel archéologique à l'aide d'un plan ;
- Une stratégie d'intervention, s'il y a lieu.

4.4 LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE

4.4.1 Écoterritoires

Les opérations cadastrales dans un écoterritoire

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit prévoir, par critères, qu'un projet d'opération cadastrale portant sur un terrain situé en tout ou en partie à moins de 30 mètres d'une berge, d'un bois, d'un milieu humide ou d'un cours d'eau intérieur ou portant sur un bois compris dans un écoterritoire indiqué à la carte 15 – Territoires d'intérêt écologique doit être réalisé de manière à :

- Tendre à respecter les « Objectifs de conservation et d'aménagement des écoterritoires » indiqués à l'annexe III ;
- Maximiser la conservation des bois, des milieux humides et des cours d'eau intérieurs en tenant compte de leur valeur écologique ;
- Favoriser l'aménagement de corridors écologiques et récréatifs permettant de relier les berges, les bois, les milieux humides et les cours d'eau intérieurs ;
- Favoriser le maintien à l'état naturel d'une bande de protection riveraine d'une profondeur suffisante le long d'un cours d'eau intérieur, d'une berge et d'un milieu humide.

La réglementation d'urbanisme doit aussi prévoir que ce projet d'opération cadastrale doit être accompagné d'un projet de lotissement de terrain portant sur l'ensemble de la propriété.

La construction ou l'agrandissement d'un bâtiment et l'opération de remblai ou de déblai dans un écoterritoire

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit prévoir, par critères, que la construction ou l'agrandissement d'un bâtiment et qu'une opération de remblai ou de déblai sur un terrain situé en tout ou en partie à moins de 30 mètres d'une berge, d'un bois, d'un milieu humide ou d'un cours d'eau intérieur compris dans un écoterritoire indiqué à la carte 15 – Territoires d'intérêt écologique doivent être réalisés de manière à :

- Tendre à respecter les « Objectifs de conservation et d'aménagement des écoterritoires » indiqués à l'annexe III ;
- Maximiser la conservation des bois, des milieux humides et des cours d'eau intérieurs en tenant compte de leurs valeurs écologiques ;
- Intégrer l'utilisation du terrain ou la construction à la berge, au bois, au milieu humide ou au cours d'eau intérieur en mettant ses caractéristiques en valeur ;
- Préserver la topographie naturelle des lieux en limitant les travaux de déblai et de remblai ;
- Favoriser l'aménagement de corridors écologiques et récréatifs permettant de relier les berges, les bois, les milieux humides et les cours d'eau intérieurs ;
- Favoriser le maintien à l'état naturel d'une bande de protection riveraine d'une profondeur suffisante le long d'une berge, d'un cours d'eau intérieur et d'un milieu humide ;
- Favoriser le maintien ou l'amélioration du régime hydrique des cours d'eau.

4.4.2 Mosaïques de milieux naturels

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit prévoir que l'implantation d'un projet de construction ou d'agrandissement d'un bâtiment et qu'un projet d'aménagement d'un terrain situé dans une mosaïque de milieux naturels indiquée à la carte 15 – Territoires d'intérêt écologique soient conçus et réalisés de manière à maximiser, en tenant compte de leur valeur écologique, la conservation, la mise en valeur et l'intégration au projet d'un bois ou d'un milieu humide qui se trouvent dans la mosaïque et à rehausser sa biodiversité.

L'implantation d'un projet de construction ou d'agrandissement d'un bâtiment et la réalisation d'un projet d'aménagement d'un terrain dans une mosaïque de milieux naturels ou sur un terrain qui est contigu à cette mosaïque ne doivent pas compromettre l'alimentation en eau du milieu naturel.

4.4.3 Interdiction d'espèces de plantes envahissantes

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit prévoir qu'aucune espèce envahissante indiquée à l'annexe IV ne peut être utilisée sur un emplacement situé à moins de 100 mètres d'un milieu naturel protégé ou en voie de l'être ou d'un parc local comprenant des milieux naturels d'intérêt, indiqués à la carte 15 – Territoires d'intérêt écologique.

4.5 LE PAYSAGE

4.5.1 Vues depuis et vers le mont Royal

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit inclure des dispositions afin :

- De ne pas permettre une hauteur de bâtiment supérieure à celle du mont Royal ;
- D'assurer qu'un bâtiment s'insère dans la silhouette du centre-ville ;
- D'assurer qu'un projet de construction d'un nouveau bâtiment ou d'agrandissement d'un bâtiment tende à maintenir des vues sur la montagne et sur le fleuve lorsque ce bâtiment est situé dans une vue d'intérêt, depuis ou vers le mont Royal, indiquée au *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal* ;
- De mettre en valeur les vues du mont Royal qu'offrent les terrains à construire ou à transformer indiqués à la carte 33 – Densité résidentielle.

4.5.2 Vues sur le fleuve, le lac Saint-Louis, le lac des Deux Montagnes, la rivière des Prairies, le canal de Lachine ou le canal de l'Aqueduc

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit prévoir que l'implantation ou la configuration d'un projet de construction ou d'agrandissement d'un bâtiment, d'un mur, d'une haie et d'une clôture situés sur un terrain qui borde le fleuve, le lac Saint-Louis, le lac des Deux Montagnes, la rivière des Prairies, le canal de Lachine ou le canal de l'Aqueduc maintient ou crée une percée visuelle à partir de la voie publique vers un plan ou un cours d'eau, tout en maintenant le caractère végétal des terrains et des berges.

À cette fin, l'implantation et la hauteur d'un projet de construction ou d'agrandissement d'un bâtiment, d'un mur, d'une haie et d'une clôture doivent être établies de manière à permettre des vues entre les bâtiments ou au-dessus de ces mur, haie et clôture sur les plans d'eau et à mettre en valeur les vues exceptionnelles sur un élément significatif du paysage tel qu'une île, des rapides, une montagne, un clocher, en tenant compte de la végétation et des niveaux de terrain existants et projetés.

4.5.3 Paysage agricole et vues sur le paysage agricole

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit prévoir que l'implantation ou la configuration d'un projet de construction ou d'agrandissement d'un bâtiment ou d'un mur situé sur un terrain en zone agricole maintient le caractère paysager de la zone et préserve un champ visuel à partir de la voie publique vers cette zone.

4.5.4 Encadrement de l'affichage commercial

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit prévoir que les enseignes de type panneaux-réclames sont interdits dans une zone où l'habitation est autorisée, dans un secteur indiqué à la carte 12 – Patrimoine et sur le terrain d'une grande propriété à caractère institutionnel, d'un lieu de culte, d'un immeuble de valeur exceptionnelle ou intéressante ou d'une propriété située le long du parcours riverain, de la route panoramique ou d'un parcours d'entrée de ville ou entre le parcours riverain ou la route panoramique et l'eau.

4.5.5 Route du parcours riverain et voie panoramique

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement traversé par la route du parcours riverain ou la voie panoramique doit inclure des règles et des critères afin qu'un projet de modification, d'agrandissement ou de construction d'un bâtiment ou de lotissement visant un terrain sur cette route ou sur cette voie soit réalisé de manière à mettre en valeur le caractère unique de cette route ou de cette voie indiquée à la carte 16 – Paysages emblématiques et identitaires.

À cette fin, un projet doit :

- S'intégrer au milieu en respectant la hauteur, l'implantation, la largeur, le nombre et les niveaux des étages des bâtiments voisins ;
- Avoir une expression architecturale qui s'inspire du contexte, sans l'imiter.

Les bâtiments et les terrains qui sont mal intégrés ou non représentatifs du caractère dominant du tronçon de route du parcours riverain ou de voie panoramique ne doivent pas servir de référence.

Dans le cas d'un projet de lotissement, la largeur générale des terrains du tronçon de route du parcours riverain ou de voie panoramique où le projet se trouve doit être respectée.

Tout projet situé en bordure de la route du parcours riverain ou de la voie panoramique doit contribuer à la bonification du caractère de cette route ou de cette voie par la qualité des bâtiments, des aménagements extérieurs et des enseignes.

4.6 LES AFFECTATIONS

4.6.1 Règles d'affectations

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit prévoir qu'un terrain soit affecté à un usage dont les émissions de poussières, d'odeurs, de fumées, de vibrations, de lumière ou de bruits et les effets de la circulation des véhicules sur ce terrain inhérente à cet usage sont limités lorsque ce terrain est adjacent ou fait face à un terrain à vocation résidentielle.

4.6.2 Infrastructures publiques

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit autoriser une infrastructure publique dans toutes les zones incluses dans un secteur d'affectation « Industrie » indiqué au présent schéma.

4.6.3 Les maisons mobiles et les roulottes

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit prévoir que les maisons mobiles et les roulottes à des fins de résidence ne peuvent être permises qu'à l'intérieur d'une zone spécifique prévue à cet effet.

Ces zones doivent aussi faire l'objet d'une réglementation particulière quant à l'installation des maisons mobiles et des roulottes ainsi qu'à la superficie et aux dimensions des terrains.

Les municipalités et arrondissements doivent intégrer dans la réglementation d'urbanisme les dispositions suivantes :

4.7.1 Distances séparatrices relatives aux installations d'élevage

Sous réserve des mesures particulières prévues à la LPTAA, toute nouvelle installation d'élevage, tout agrandissement d'une telle installation, toute augmentation du nombre d'unités animales ou toute conversion d'une installation d'élevage doit, par rapport aux maisons d'habitation, aux immeubles protégés et au périmètre d'urbanisation, respecter des distances séparatrices obtenues en multipliant entre eux les paramètres B, C, D, E, F et G présentés ci-après.

Aux fins de la présente section, un immeuble protégé est :

a) Un centre récréatif de loisir, de sport ou de culture ;
b) Un parc municipal ;
c) Une plage publique ou une marina ;
d) Le terrain d'un établissement d'enseignement ou d'un établissement au sens de la *Loi sur les services de santé et les services sociaux* (RLRQ, c. S-4.2) ;
e) Un établissement de camping ;
f) Les bâtiments d'une base de plein air ou d'un centre d'interprétation de la nature ;
g) Le chalet d'un centre de ski ou d'un club de golf ;
h) Un lieu de culte ;
i) Un théâtre d'été ;
j) Un établissement d'hébergement au sens du *Règlement sur les établissements d'hébergement touristique* (RLRQ, chapitre E-14.2, r.1.), à l'exception d'un gîte touristique, d'une résidence de tourisme ou d'un meublé rudimentaire ;
k) Un bâtiment servant à des fins de dégustation de vins dans un vignoble, un établissement de restauration de 20 sièges et plus détenteur d'un permis d'exploitation à l'année ainsi qu'une table champêtre ou toute autre formule similaire lorsqu'ils n'appartiennent pas au propriétaire ou à l'exploitant des installations d'élevage.

Le paramètre A correspond au nombre maximum d'unités animales (U.A.) gardées au cours d'un cycle annuel de production. Il sert à la détermination du paramètre B. On l'établit à l'aide du tableau intitulé « Nombre d'unités animales (paramètre A) » à l'annexe IX.

Le paramètre B est celui des distances de base. Il est établi en recherchant dans le tableau intitulé « Distances de base (paramètre B) », à l'annexe X, la distance de base correspondant à la valeur calculée pour le paramètre A.

Le paramètre C est celui du coefficient d'odeur. Le tableau intitulé « Coefficient d'odeur par groupe ou catégorie d'animaux (paramètre C) », à l'annexe XI, présente le coefficient d'odeur selon le groupe ou la catégorie d'animaux concernés. Pour les espèces animales non prévues à ce tableau, le paramètre C correspond à 0,8. Ce facteur ne s'applique pas aux chiens, le problème de ce type d'élevage étant davantage le bruit que les odeurs.

Le paramètre D correspond au type de fumier. Le tableau intitulé « Type de fumier (paramètre D) », à l'annexe XII, fournit la valeur de ce paramètre en regard du mode de gestion des engrais de ferme.

Le paramètre E renvoie au type de projet, selon qu'il s'agit d'un nouveau projet ou d'une augmentation du nombre d'unités animales d'une installation existante. Le tableau intitulé « Type de projet (paramètre E) », à l'annexe XIII, détermine la valeur de ce paramètre.

Le paramètre F est le facteur d'atténuation. Ce paramètre figure au tableau intitulé « Facteur d'atténuation (paramètre F) », à l'annexe XIV. Il permet d'intégrer l'effet d'atténuation des odeurs résultant de la technologie utilisée.

Le paramètre G est le facteur d'usage. Il est fonction du type d'unités de voisinage considérées. Le tableau intitulé « Facteur d'usage (paramètre G) », à l'annexe XV, précise la valeur de ce facteur.

4.7.2 Distances séparatrices relatives aux lieux d'entreposage des déjections animales situés à l'extérieur d'une unité d'élevage

Lorsque des déjections animales sont entreposées à l'extérieur d'une unité d'élevage (à plus de 150 mètres d'une installation d'élevage), des distances séparatrices déterminées en fonction de la capacité des lieux d'entreposage doivent être respectées. Elles sont établies en considérant qu'une unité d'élevage nécessite une capacité d'entreposage de 20 mètres cubes. Une fois l'équivalence établie en nombre d'unités animales, la distance à respecter est établie par rapport aux maisons d'habitation, aux immeubles protégés et au périmètre d'urbanisation, en multipliant entre eux les paramètres B, C, D, E, F et G.

Lorsqu'il est impossible de faire les distinctions prévues aux paramètres C, D et E, ces paramètres, aux fins du calcul des distances séparatrices prévues à la présente section, valent 1.

4.7.3 Distances séparatrices relatives à l'épandage des déjections animales

L'épandage de déjections animales est interdit à l'intérieur des distances séparatrices minimales édictées au tableau en annexe, intitulé « Distances séparatrices relatives aux lieux d'entreposage des lisiers situés à plus de 150 mètres d'une installation d'élevage ».

Ces distances s'appliquent par rapport à une maison d'habitation, à un immeuble protégé et à un périmètre d'urbanisation et varient selon le type d'engrais, le mode d'épandage ainsi que la période d'épandage.

Cependant, aucune distance séparatrice n'est requise pour les zones inhabitées d'un périmètre d'urbanisation.

Au tableau, un « X » signifie que l'épandage peut se faire jusqu'à la limite du champ.

4.7.4 Modalités d'application des distances séparatrices

L'application des distances séparatrices par rapport à un bâtiment, une construction ou un groupe de bâtiments ou de constructions agricoles destinés à abriter des animaux, à l'entreposage des déjections animales ou à l'alimentation des animaux à l'extérieur se fait à partir de l'enveloppe extérieure de chacun, en établissant une droite imaginaire entre la partie la plus avancée des constructions considérées, à l'exception des saillies (ex. : avant-toit) et des équipements connexes (ex. : silo à grains).

Lorsque les distances s'appliquent par rapport à une maison d'habitation, les constructions non habitables et les usages autorisés dans les cours et les marges de cet immeuble sont exclus du calcul des distances séparatrices. Dans le cas d'un immeuble protégé, les distances s'appliquent par rapport au terrain ou au bâtiment, selon le type d'immeuble considéré.

4.7.5 Distances du périmètre d'urbanisation et des abords du parcours riverain

Protection du périmètre d'urbanisation

En plus du respect des distances séparatrices calculées au moyen de la méthode précédente, toute nouvelle installation d'élevage, tout agrandissement d'une telle installation, toute augmentation du nombre d'unités animales ou toute conversion d'une installation d'élevage doit respecter une bande de protection du périmètre d'urbanisation établi selon les paramètres indiqués au tableau suivant. Ce tableau indique les types d'élevage permis selon la charge d'odeur dans des bandes établies à partir de la distance les séparant du périmètre d'urbanisation.

Distance du périmètre d'urbanisation	Type d'élevage permis selon le coefficient d'odeur
De 0 à 150 m	≤ 0,7 uniquement
De 151 à 500 m	< 1,0
501 m et plus	Tous les types d'élevage

Cependant, aucune bande de protection n'est requise pour les zones inhabitées d'un périmètre d'urbanisation, ni dans la portion de la zone agricole permanente située entre les autoroutes 40 et 20.

Les municipalités et les arrondissements concernés devront prévoir des règles pour gérer les installations qui sont dérogatoires aux distances séparatrices relatives aux odeurs et protégées par droits acquis.

Protection des abords du parcours riverain

Toute nouvelle installation d'élevage à forte charge, c'est-à-dire ayant un coefficient d'odeur égal ou supérieur à 1,0, est interdite dans une bande de 300 mètres de part et d'autre du parcours riverain identifié à la carte 16 – Paysages emblématiques et identitaires.

4.7.6 Contingentement des élevages porcins

Aucune nouvelle unité animale d'élevage porcin n'est autorisée dans la zone agricole de la municipalité de Senneville et ainsi que dans les arrondissements de L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève et de Pierrefonds-Roxboro. Jusqu'à 17 unités animales d'élevage porcin sont autorisées dans la zone agricole de Sainte-Anne-de-Bellevue.

4.8 LES CONTRAINTES ET NUISANCES

4.8.1 Zones de forte pente ou de risque d'érosion ou de glissement de terrain

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit prévoir que dans la zone délimitée par la rue Saint-Jacques, le boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue, l'échangeur Turcot et la rue Pullman, zone appelée « falaise Saint-Jacques », sont interdits, sur une bande de 5 mètres mesurée à partir du talus ainsi que sur le talus :

1° Une construction, à l'exception d'une clôture ;
2° Un travail de remblai ou de déblai.

Malgré ce qui précède, les interventions à des fins de consolidation du sol et d'aménagement paysager et de sentiers sont autorisées.

4.8.2 La protection des rives, du littoral et des plaines inondables

Les municipalités et les arrondissements doivent intégrer dans la réglementation d'urbanisme les dispositions suivantes :

Lacs et cours d'eau assujettis

- Les cours d'eau ainsi que les lacs sont visés par l'application des dispositions relatives aux rives et au littoral.
- Un permis ou certificat d'autorisation doit être obtenu préalablement à la réalisation de toutes les constructions, tous les ouvrages et tous les travaux qui sont susceptibles de détruire ou de modifier la couverture végétale des rives, de porter le sol à nu, d'en affecter la stabilité ou qui empiètent sur le littoral.

Dispositions relatives aux rives

- Dans la rive, sont interdits toutes les constructions, tous les ouvrages et tous les travaux. Cependant, les constructions, les ouvrages et les travaux suivants peuvent être permis, si leur réalisation n'est pas incompatible avec d'autres mesures de protection préconisées pour les plaines inondables :

1. L'entretien, la réparation et la démolition des constructions et ouvrages existants, utilisés à des fins autres que municipales, commerciales, industrielles, publiques ou à des fins d'accès public ;
2. Les constructions, les ouvrages et les travaux à des fins municipales, commerciales, industrielles, publiques ou à des fins d'accès public, y compris leur entretien, leur réparation et leur démolition, s'ils sont assujettis à l'obtention d'une autorisation en vertu de la LQE ;
3. La construction ou l'agrandissement d'un bâtiment principal à des fins autres que municipales, commerciales, industrielles, publiques ou à des fins d'accès public, aux conditions suivantes :
    a) Les dimensions du lot ne permettent plus la construction ou l'agrandissement de ce bâtiment principal à la suite de la création de la bande de protection de la rive et il ne peut raisonnablement être réalisé ailleurs sur le terrain ;
    b) Le lotissement a été réalisé avant l'entrée en vigueur du règlement de contrôle intérimaire de l'ancienne Communauté urbaine de Montréal (règlement 65), le 21 décembre 1983 ;
    c) Le lot n'est pas situé dans une zone à fort risque d'érosion ou de glissements de terrain indiquée au schéma ;
    d) Une bande minimale de protection de 5 mètres est conservée et maintenue dans son état actuel ou préférablement retournée à l'état naturel, si elle ne l'est pas déjà ;

4. La construction ou l'érection d'un bâtiment auxiliaire ou accessoire de type garage, remise, cabanon ou piscine sur la partie d'une rive qui n'est plus à l'état naturel, aux conditions suivantes :
   a) Les dimensions du lot ne permettent plus la construction ou l'érection de ce bâtiment auxiliaire ou accessoire, à la suite de la création de la bande de protection de la rive ;
   b) Le lotissement a été réalisé avant l'entrée en vigueur du règlement de contrôle intérimaire de l'ancienne Communauté urbaine de Montréal (règlement 65), le 21 décembre 1983 ;
   c) Une bande minimale de protection de 5 mètres est conservée et maintenue dans son état actuel ou préférablement retournée à l'état naturel, si elle ne l'est pas déjà ;
   d) Le bâtiment auxiliaire ou accessoire repose sur le terrain sans excavation ni remblayage ;
5. Les ouvrages et travaux suivants relatifs à la végétation :
   a) La coupe d'assainissement ;
   b) La récolte d'arbres de 50 % des tiges de 10 centimètres et plus de diamètre, à la condition de préserver un couvert forestier d'au moins 50 % dans les boisés privés utilisés à des fins agricoles et situés à l'intérieur de la zone agricole au sens de la LPTAA ;
   c) La coupe nécessaire à l'implantation d'une construction ou d'un ouvrage autorisé ;
   d) La coupe nécessaire à l'aménagement d'une ouverture de 5 mètres de largeur donnant accès au plan d'eau, lorsque la pente de la rive est inférieure à 30 % ;
   e) L'élagage et l'émondage nécessaires à l'aménagement d'une fenêtre de cinq mètres de largeur, lorsque la pente de la rive est supérieure à 30 %, ainsi qu'à l'aménagement d'un sentier ou d'un escalier qui donne accès au plan d'eau ;
   f) Aux fins de rétablir un couvert végétal permanent et durable, les semis et la plantation d'espèces végétales, d'arbres ou d'arbustes et les travaux nécessaires à ces fins ;
6. La culture du sol à des fins d'exploitation agricole à l'intérieur de la zone agricole au sens de la LPTAA, à la condition de conserver une bande minimale de végétation de 3 mètres dont la largeur est mesurée à partir de la ligne des hautes eaux. De plus, s'il y a un talus et que le haut de celui-ci se situe à une distance inférieure à 3 mètres à partir de la ligne des hautes eaux, la largeur de la bande de végétation à conserver doit inclure un minimum d'un mètre sur le haut du talus ;
7. Les ouvrages et travaux concernant :
   a) L'installation de clôtures ;
   b) L'implantation ou la réalisation d'exutoires de réseaux de drainage souterrain ou de surface et les stations de pompage ;
   c) L'aménagement de traverses de cours d'eau relatif aux passages à gué, aux ponceaux et ponts ainsi que les chemins y donnant accès ;
   d) Toute installation septique conforme à la réglementation sur l'évacuation et le traitement des eaux usées des résidences isolées, édictée en vertu de la LQE ;
   e) Lorsque la pente, la nature du sol et les conditions de terrain ne permettent pas de rétablir la couverture végétale et le caractère naturel de la rive, les ouvrages et les travaux de stabilisation végétale ou mécanique tels que les perrés, les gabions ou les murs de soutènement, en accordant la priorité à la technique la plus susceptible de faciliter l'implantation éventuelle de végétation naturelle ;
   f) Les installations de prélèvement d'eau souterraine utilisées à des fins autres que municipales, commerciales, industrielles, publiques ou à des fins d'accès public et aménagées conformément au *Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection* (RLRQ, chapitre Q-2, r. 35.2) ;
   g) La reconstruction ou l'élargissement d'une route ou d'un chemin existant, y compris les chemins de ferme ;
   h) Les ouvrages et travaux nécessaires à la réalisation des constructions, ouvrages et travaux autorisés sur le littoral, conformément aux dispositions prescrites relatives au littoral.

Dispositions relatives au littoral

Sur le littoral sont interdits toutes les constructions, tous les ouvrages et tous les travaux. Cependant, les constructions, les ouvrages et les travaux suivants peuvent être permis, si leur réalisation n'est pas incompatible avec d'autres mesures de protection préconisées pour les plaines inondables :

1. Les quais, abris ou débarcadères sur pilotis, sur pieux ou fabriqués de plates-formes flottantes ;
2. L'aménagement de traverses de cours d'eau relatif aux passages à gué, aux ponceaux et aux ponts ;
3. Les installations de prélèvement d'eau de surface aménagées conformément au *Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection* (RLRQ, chapitre Q-2, r. 35.2), à l'exception des installations composées de canaux d'amenée ou de canaux de dérivation et destinées à des fins non agricoles ;
4. L'empiétement sur le littoral nécessaire à la réalisation des travaux autorisés dans la rive ;
5. Les travaux de nettoyage et d'entretien dans les cours d'eau, sans déblaiement, effectués par une autorité municipale, conformément aux pouvoirs et devoirs qui lui sont conférés par la loi ;
6. Les constructions, les ouvrages et les travaux à des fins municipales, industrielles, commerciales, publiques ou à des fins d'accès public, y compris leur entretien, leur réparation et leur démolition, assujettis à l'obtention d'une autorisation en vertu de la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* (RLRQ, chapitre C-61.1), la *Loi sur le régime des eaux* (RLRQ, chapitre R-13) ou toute autre loi ;
7. L'entretien, la réparation et la démolition de constructions et d'ouvrages existants qui ne sont pas utilisés à des fins municipales, industrielles, commerciales, publiques ou d'accès public.

Normes relatives aux interventions à l'intérieur des plaines inondables

Autorisation préalable

Un permis ou un certificat d'autorisation devra être obtenu préalablement à la réalisation de toutes les constructions, tous les ouvrages et tous les travaux susceptibles de modifier le régime hydrique, de nuire à la libre circulation des eaux en période de crue, de perturber les habitats fauniques ou floristiques ou de mettre en péril la sécurité des personnes et des biens.

Détermination de zones de faible et grand courant

Détermination du caractère inondable d'un emplacement

Sur le territoire de l'agglomération de Montréal, le fleuve Saint-Laurent, incluant le lac Saint-Louis, et la rivière des Prairies, incluant le lac des Deux Montagnes et la rivière à l'Orme, comportent des secteurs à risque d'inondation.

Les cours d'eau et lacs à risque d'inondation susmentionnés ont fait l'objet d'études, effectuées par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs dans le cas du fleuve Saint-Laurent, incluant le lac Saint-Louis (rapport technique portant le numéro MH-85-03 et publié en 1985) et le tronçon Varennes-Grondines (rapport technique portant le numéro MH-90-05 et publié en 1990), et par le Centre d'expertise hydrique du Québec (CEHQ) dans le cas de la rivière des Prairies et du lac des Deux Montagnes, incluant la rivière à l'Orme (rapports techniques portant les numéros CEHQ 13-002 et CEHQ 15-001 et publiés en 2006).

Ces études déterminent les cotes de crues de récurrence de 2 ans, de 20 ans et de 100 ans. Les cotes sont déterminées pour des localisations précises (sections ou sites) apparaissant sur les profils en long joints aux études, sauf celles applicables respectivement aux lacs Saint-Louis et des Deux Montagnes dans lesquels, pour chacune des différentes récurrences, une seule cote est déterminée et s'applique sur tout le pourtour des lacs. Ces sections (ou sites) permettent de déterminer les niveaux d'eau atteints par une crue vicennale (récurrence de 20 ans ou une chance sur 20 chaque année) et par une crue centennale (récurrence de 100 ans ou une chance sur 100 chaque année) chaque année à cet endroit.

Pour la rivière des Prairies, les informations comportant les cotes de crues sont contenues dans les cartes et tableaux de l'annexe V.

Pour le fleuve Saint-Laurent, les informations comportant les cotes de crues sont contenues dans le document de l'annexe VI.

Pour le lac des Deux Montagnes, incluant la rivière à l'Orme, les informations comportant les cotes de crues sont contenues dans les documents de l'annexe VII.

Ces informations ont fait l'objet d'une cartographie produite en 2008 par la CMM, en collaboration avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et le Centre d'expertise hydrique du Québec. Comme cela a été demandé par la CMM, elles doivent être introduites dans la réglementation d'urbanisme des municipalités visées. Les numéros des cartes sont les suivants pour les territoires concernés :

- Village de Senneville :
  - 31 H05-020-1603 ;
  - 31 H05-020-1602 ;
  - 31 H05-020-1402 ;
  - 31 H05-020-1501 et 31 H5-020-1502 ;
  - 31 H05-020-1703 ;
  - 31 H05-020-1302 ;
- Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue :
  - 31 H05-020-1604 et 31 H05-020-1704 ;
  - 31 H05-020-1302 ;
- Ville de Montréal – arrondissement de Pierrefonds-Roxboro :
  - 31 H05-020-1803 ;
  - 31 H05-020-1703 ;
  - 31 H05-020-1603 ;
  - 31 H05-020-1604 et 31 H05-020-1704 ;
- Ville de Montréal – arrondissement de L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève :
  - 31 H05-020-1903 ;
  - 31 H05-020-2003 ;
  - 31 H05-020-2004 ;
  - 31 H12-020-0104 et 31 H12-020-0105 ;
  - 31 H12-020-0204 ;
  - 31 H12-020-0105 et 31 H12-020-205.

En cas de conflit entre les cotes de crues déterminées par le gouvernement et la cartographie réalisée par la CMM à partir de ces cotes, les cotes déterminées par le gouvernement prédominent.

Dispositions relatives à la plaine inondable

Dans la zone de grand courant d'une plaine inondable sont interdits toutes les constructions, tous les ouvrages et tous les travaux. Cependant, les constructions, les ouvrages et les travaux suivants peuvent être permis, si leur réalisation n'est pas incompatible avec d'autres mesures de protection préconisées pour les rives et le littoral :

1. Les travaux qui sont destinés à maintenir en bon état les terrains, à entretenir, à réparer, à moderniser ou à démolir les constructions et ouvrages existants, à la condition que ces travaux n'augmentent pas la superficie de la propriété exposée aux inondations. Cependant, lors de travaux de modernisation ou de reconstruction d'une infrastructure liée à une voie de circulation publique, la superficie de l'ouvrage exposée aux inondations pourra être augmentée de 25 % pour des raisons de sécurité publique ou pour rendre telle infrastructure conforme aux normes applicables ; dans tous les cas, les travaux majeurs sur une construction ou sur un ouvrage devront entraîner l'immunisation de l'ensemble de celle-ci ou de celui-ci ;
2. Les travaux, constructions ou ouvrages destinés à des fins d'accès public ou à des fins municipales, industrielles, commerciales ou publiques qui sont nécessaires aux activités portuaires, à la navigation ou à la construction navale, notamment les quais, les brise-lames, les canaux, les écluses, les aides fixes à la navigation ainsi que leurs équipements et accessoires. Des mesures d'immunisation appropriées devront toutefois s'appliquer aux parties des ouvrages situées sous le niveau d'inondation de la crue de récurrence de 100 ans ;
3. Les installations souterraines linéaires de services d'utilité publique telles que les pipelines, les lignes électriques et téléphoniques ainsi que les conduites d'aqueduc et d'égout ne comportant aucune entrée de service pour des constructions ou ouvrages situés dans la plaine inondable de grand courant ;
4. La construction de réseaux d'aqueduc ou d'égout souterrains dans les secteurs déjà construits mais non pourvus de ces services afin de raccorder uniquement les constructions et ouvrages déjà existants à la date d'entrée en vigueur du premier règlement municipal interdisant les nouvelles implantations ;
5. Les installations septiques destinées à des constructions ou des ouvrages existants. L'installation prévue doit être conforme à la réglementation sur l'évacuation et le traitement des eaux usées des résidences isolées adoptée en vertu de la LQE ;
6. La modification ou le remplacement, pour un même usage, d'une installation de prélèvement d'eau existante, de même que l'implantation d'une installation de prélèvement d'eau de surface se situant en dessous du sol, conformément au *Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection* ;
7. Un ouvrage à aire ouverte, à des fins récréatives, autre qu'un terrain de golf, réalisable sans remblai ni déblai. Toutefois, un régalage est autorisé pour autant que la topographie générale des lieux demeure inchangée ;
8. La reconstruction lorsqu'un ouvrage ou une construction a été détruit par une catastrophe autre qu'une inondation. La reconstruction doit être immunisée conformément aux prescriptions du présent document complémentaire ;
9. Les aménagements fauniques ne nécessitant pas de remblai et ceux qui en nécessitent, mais dans ce dernier cas, seulement s'ils sont assujettis à l'obtention d'une autorisation en vertu de la LQE ;
10. Les travaux de drainage des terres ;
11. Les activités agricoles réalisées sans remblai ni déblai.

Dans la zone de grand courant d'une plaine inondable, les constructions, ouvrages et travaux admissibles à une dérogation, si leur réalisation n'est pas incompatible avec d'autres mesures de protection applicables aux rives et au littoral, sont les suivants :

1. Les projets d'élargissement, de rehaussement, d'entrée et de sortie de contournement et de réalignement dans l'axe actuel d'une voie de circulation existante, y compris les voies ferrées ;
2. Les voies de circulation traversant des plans d'eau et leur accès ;
3. Tout projet de mise en place de nouveaux services d'utilité publique situés au-dessus du niveau du sol tel que les pipelines, les lignes électriques et téléphoniques, les infrastructures reliées aux aqueducs et égouts, à l'exception des nouvelles voies de circulation ;
4. L'implantation d'une installation de prélèvement d'eau souterraine, conformément au *Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection* ;
5. L'implantation d'une installation de prélèvement d'eau de surface se situant au-dessus du sol, conformément au *Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection* ;
6. Les stations d'épuration des eaux usées ;
7. Les ouvrages de protection contre les inondations entrepris par les gouvernements, leurs ministères ou organismes ainsi que par les municipalités, afin de protéger les territoires déjà construits et les ouvrages particuliers de protection contre les inondations pour les constructions et ouvrages existants utilisés à des fins publiques, municipales, industrielles, commerciales, agricoles ou d'accès public ;
8. Les travaux visant à protéger des inondations des zones enclavées par des terrains dont l'élévation est supérieure à celle de la cote de crue de récurrence de 100 ans et qui ne sont inondables que par le refoulement de conduites ;
9. Toute intervention visant :
   a) L'agrandissement d'un ouvrage destiné aux activités agricoles, industrielles, commerciales ou publiques ;
   b) L'agrandissement d'une construction et de ses dépendances en conservant la même typologie de zonage ;
10. L'aménagement d'un fonds de terre à des fins récréatives ou d'activités agricoles ou forestières, avec des ouvrages tels que chemins, sentiers piétonniers et pistes cyclables, nécessitant des travaux de remblai ou de déblai. Ne sont cependant pas compris dans ces aménagements admissibles à une dérogation les ouvrages de protection contre les inondations et les terrains de golf ;
11. Un aménagement faunique nécessitant des travaux de remblai et qui n'est pas assujetti à l'obtention d'une autorisation en vertu de la LQE ;
12. Les barrages à des fins municipales, industrielles, commerciales ou publiques assujetties à l'obtention d'une autorisation en vertu de la LQE.

Dans la zone de faible courant d'une plaine inondable sont interdits :

1. Toutes les constructions et tous les ouvrages non immunisés ;
2. Les travaux de remblai autres que ceux requis pour l'immunisation des constructions et ouvrages autorisés.

Dans la zone de faible courant d'une plaine inondable peuvent être permis des constructions, ouvrages et travaux bénéficiant de mesures d'immunisation différentes de celles prévues ci-après dans le présent document complémentaire, mais suffisantes dans le cadre d'une dérogation adoptée conformément aux dispositions de la LAU.

Pour l'obtention d'un permis ou certificat d'autorisation d'une construction, d'un ouvrage ou de travaux se situant à l'intérieur d'une plaine inondable, un plan à l'échelle, réalisé par un arpenteur-géomètre et présentant les niveaux de terrain, la délimitation de la ligne des hautes eaux, le tout respectant l'ordre de priorité établi, la délimitation des plaines inondables 0-20 ans et 20-100 ans effectuée à partir des cotes de crues telles qu'elles ont été établies précédemment ainsi que l'emplacement exact des bâtiments, ouvrages et travaux projetés, et ce, minimalement pour les terrains riverains (adjacents au fleuve Saint-Laurent, y compris le lac Saint-Louis, à la rivière des Prairies, à la rivière à l'Orme et au lac des Deux Montagnes), doit être déposé.

Mesures d'immunisation applicables aux constructions, ouvrages et travaux réalisés dans une plaine inondable

Les constructions, ouvrages et travaux permis devront être réalisés en respectant les règles d'immunisation suivantes, en les adaptant au contexte de l'infrastructure visée :

1. Aucune ouverture (fenêtre, soupirail, porte d'accès, garage, etc.) ne peut être atteinte par la crue de récurrence de 100 ans ;
2. Aucun plancher de rez-de-chaussée ne peut être atteint par la crue de récurrence de 100 ans ;
3. Les drains d'évacuation sont munis de clapets de retenue ;
4. Pour toute structure ou partie de structure sise sous le niveau de la crue de récurrence de 100 ans, une étude est produite démontrant la capacité des structures à résister à cette crue, en y intégrant les calculs relatifs à :
   a) L'imperméabilisation ;
   b) La stabilité des structures ;
   c) L'armature nécessaire ;
   d) La capacité de pompage pour évacuer les eaux d'infiltration ;
   e) La résistance du béton à la compression et à la tension ;
5. Le remblayage du terrain doit se limiter à une protection immédiate autour de la construction ou de l'ouvrage visé et non être étendu à l'ensemble du terrain sur lequel il est prévu ; la pente moyenne, du sommet du remblai adjacent à la construction ou à l'ouvrage protégé jusqu'à son pied, ne devrait pas être inférieure à 33 ⅓ % (rapport 1 vertical : 3 horizontal).

Critères pour juger de l'acceptabilité d'une demande de dérogation

Pour permettre de juger de l'acceptabilité d'une dérogation, toute demande formulée à cet effet doit être appuyée de documents suffisants pour l'évaluer. Cette demande doit fournir la description cadastrale précise du site de l'intervention projetée et démontrer que la réalisation des travaux, des ouvrages ou de la construction proposés satisfait aux critères suivants :

1. Assurer la sécurité des personnes et la protection des biens, tant privés que publics, en intégrant des mesures appropriées d'immunisation et de protection des personnes ;
2. Assurer l'écoulement naturel des eaux. Les impacts sur les modifications probables au régime hydraulique du cours d'eau devront être définis et plus particulièrement faire état des contraintes à la circulation des glaces, de la diminution de la section d'écoulement, des risques d'érosion générés et des risques de hausse du niveau de l'inondation en amont qui peuvent résulter de la réalisation des travaux ou de l'implantation de la construction de l'ouvrage ;
3. Assurer l'intégrité de ces territoires en évitant le remblayage et en démontrant que les travaux, ouvrages et constructions proposés ne peuvent raisonnablement être localisés hors de la plaine inondable ;
4. Protéger la qualité de l'eau, la flore et la faune typiques des milieux humides, leurs habitats et considérer d'une façon particulière les espèces menacées ou vulnérables, en garantissant qu'ils n'encourent pas de dommages. Les impacts environnementaux que la construction, l'ouvrage ou les travaux sont susceptibles de générer devront faire l'objet d'une évaluation en tenant compte des caractéristiques des matériaux utilisés pour l'immunisation ;
5. Démontrer l'intérêt public quant à la réalisation des travaux, de l'ouvrage ou de la construction.

Les travaux autorisés en vertu d'une dérogation aux normes relatives à la plaine inondable sont indiqués à l'annexe VIII.

Normes relatives aux opérations cadastrales et de distance d'un cours d'eau

Lorsqu'elles sont applicables, les normes minimales de lotissement et de distance d'un cours d'eau sont les suivantes :

Localisation et types de service d'aqueduc et d'égout	Superficie (m^2)	Largeur sur la ligne avant (m)	Profondeur[1] (m)	Distance entre un plan d'eau et tout type de voie de circulation[1] (m)
Lot situé à l'extérieur d'un corridor riverain				
Sans aqueduc et sans égout	3000 (2800)	50 (45)	–	–
Sans aqueduc et sans égout en zone agricole permanente[2]	3000 (2500)	50 (45)	–	–
Avec aqueduc ou égout	1500 (1400)	25 (22,5)	–	–
Avec égout municipal[3 4]	1500 (1000)	25 (20)	–	–
Avec aqueduc et égout	–	–	–	–
Lot situé à l'intérieur du corridor riverain[8]				
Lot adjacent sans aqueduc et égout	4000 (3700)	50 (45)	75 (60)[7]	75 (60)[6]
Lot non adjacent sans aqueduc et sans égout	4000 (3700)	50 (45)	–	–
Lot adjacent avec aqueduc ou égout	2000 (1875)	30[7]	75 (60)[7]	75 (60)[6]
Lot non adjacent avec aqueduc ou égout	2000 (1875)	25	–	–
Lot adjacent avec aqueduc et égout	–	[7]	45[5 7]	45[6]
Lot non adjacent avec aqueduc et égout	–	–	–	–

Note : Les données entre parenthèses précisent les assouplissements permis. Il faut comprendre qu'à l'origine, les normes minimales s'exprimaient en mesures anglaises. Le passage au système métrique s'est fait en les ajustant à la hausse. Aussi, le premier assouplissement apporté a consisté à ajuster la conversion.

Lorsqu'on réfère aux services d'aqueduc et d'égout, il s'agit d'infrastructures privées ou publiques érigées conformément à la *Loi sur la qualité de l'environnement.*

Explications et références pour le tableau des normes minimales de lotissement

1. Dans le cas des lots adjacents au plan d'eau, la profondeur ou la distance entre une route, une rue, un chemin ou toute voie de circulation automobile et un cours d'eau se mesure à partir de la ligne des hautes eaux.

2. La zone agricole permanente est la zone agricole décrétée en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.* Les particularités associées à cette zone tiennent compte de la reconnaissance des droits acquis donnée à l'exploitant en ce qui a trait au morcellement de lot sur la superficie maximale d'un demi-hectare (5000 mètres carrés).

3. Un système d'égout municipal est une infrastructure publique.

4. L'objectif de salubrité publique est généralement atteint en la présence d'un réseau d'égout. Par contre, la municipalité ou l'arrondissement doit s'assurer d'une distance suffisante entre les puits pour s'assurer d'une quantité d'eau suffisante et pour éviter le surpompage des formations.

5. Dans le cas où la route, le chemin, la rue ou toute voie de circulation automobile est déjà construite au moment de l'entrée en vigueur du règlement de contrôle intérimaire de l'ancienne Communauté urbaine de Montréal (règlement 65), le 21 décembre 1983, la profondeur minimale des lots pourra être réduite à 30 mètres ou à une profondeur non spécifiée pour des secteurs identifiés comme présentant des contraintes physiques particulières, notamment une falaise et une voie ferrée.

6. Pour toute route, tout chemin, toute rue ou toute autre voie de circulation automobile longeant un cours d'eau ou un lac, la distance peut être réduite jusqu'à 20 mètres si l'espace compris entre cette voie et le plan d'eau est zoné à des fins de parc.

La distance entre une route, un chemin, une rue ou toute voie de circulation automobile et un cours d'eau ou un lac peut être réduite à 15 mètres si une telle voie de circulation constitue le parachèvement d'un réseau et dans la mesure où l'espace compris entre la voie de circulation et le plan d'eau ne fait pas l'objet d'une construction. Toutefois, la voie de circulation ne devra en aucun cas empiéter sur la bande riveraine de 15 mètres.

La distance entre une route, un chemin, une rue ou toute voie de circulation automobile et un cours d'eau ou un lac peut être réduite à une profondeur imposée par une contrainte, et ce, pour des secteurs identifiés comme présentant des contraintes physiques particulières (ex. : une voie ferrée, une falaise, etc.).

Dans les cas de routes qui sont perpendiculaires au lac ou au cours d'eau mais qui ne les traversent pas, la distance pourra être réduite jusqu'à 15 mètres.

7. Dans les cas de routes perpendiculaires au lac ou au cours d'eau, il n'y a pas de profondeur minimale pour les lots adjacents à ce lac ou à ce cours d'eau si l'alignement des lots est parallèle à la rive. Dans ces cas, pour les lots entièrement, partiellement ou non desservis, la largeur du lot mesurée sur la ligne avant doit alors être majorée de la largeur de la rive afin d'assurer la protection de la bande riveraine.

8. Pour tous les cours d'eau ayant un bassin versant de moins de 20 km^2, il est possible de n'appliquer les normes de corridor riverain qu'aux seuls lots adjacents au plan d'eau. Ce sont les normes applicables à l'extérieur du corridor riverain qui s'appliquent aux lots non adjacents.

Exceptions

Les opérations cadastrales à des fins municipales et d'utilité publique qui ne nécessitent pas de services autonomes ou municipaux d'approvisionnement en eau et d'évacuation des eaux usées ne sont pas visées par les normes minimales sur la superficie de lots et les dimensions de lot de la présente section.

4.8.3 Sécurité, bruit et vibrations

4.8.3.1 Occupation d'un terrain adjacent à une gare de triage ferroviaire ou à une voie ferrée principale

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit prévoir des critères visant à favoriser la sécurité des aménagements ou des constructions requis pour abriter un des usages sensibles suivants si le terrain visé est adjacent à une emprise d'une gare de triage ferroviaire ou d'une voie ferrée principale, indiquées à la carte 24 – Réseaux ferroviaire et routier à fort débit. Aux fins de l'évaluation de ces critères, la réglementation doit exiger le dépôt d'une évaluation conforme à l'annexe XVII. Les usages sensibles visés sont :

- Un usage résidentiel ;
- Un des équipements collectifs et institutionnels suivants :
  - Bibliothèque ;
  - Centre d'hébergement et de soins de longue durée ;
  - Centre de protection de l'enfance et de la jeunesse ;
  - Centre de réadaptation ;
  - Centre de services de santé et de services sociaux ;
  - Centre hospitalier ;
  - École ;
  - Établissement cultuel, tel qu'un lieu de culte et un couvent ;
  - Garderie.

La réglementation d'urbanisme doit prévoir qu'un terrain ou une partie de terrain situé à moins de 75 mètres d'une limite d'emprise d'une gare de triage ferroviaire ou d'une voie ferrée principale et adjacent à cette emprise ne peut pas être occupé par un des usages sensibles énumérés ci-dessus si le niveau de vibration, à l'intérieur du bâtiment ou de la partie du bâtiment dans lequel s'exerce l'usage, est supérieur à 0,14 mm/s.

4.8.3.2 Occupation d'un terrain adjacent à une gare de triage ferroviaire

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit prévoir qu'un terrain ou une partie de terrain situé à moins de 300 mètres de l'emprise d'une gare de triage ferroviaire indiquée à la carte 24 – Réseaux ferroviaire et routier à fort débit et adjacent à cette emprise ne peut pas être occupé par un des usages sensibles énumérés à la section 4.8.3.1, si le niveau sonore, à l'intérieur du bâtiment ou de la partie du bâtiment dans lequel s'exerce l'usage, est supérieur à 40 dBA Leq (24 h) ou par un espace de détente au sol à l'extérieur du bâtiment si le niveau sonore est supérieur à 55 dBA Leq (24 h).

4.8.3.3 Occupation d'un terrain adjacent à une voie à débit important ou à une voie ferrée principale

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit prévoir qu'un terrain ou une partie de terrain situé à moins de 30 mètres de l'emprise d'une voie à débit important ou d'une voie ferrée principale, indiquées à la carte 24 – Réseaux ferroviaire et routier à fort débit, et adjacent à cette emprise, ne peut pas être occupé par un des usages sensibles énumérés à la section 4.8.3.1, si le niveau sonore à l'intérieur du bâtiment ou de la partie du bâtiment où s'exerce l'usage, est supérieur à 40 dBA Leq (24 h).

4.8.3.4 Occupation d'un terrain adjacent à une autoroute ou à une voie rapide

Dans le cas d'un terrain à construire ou à transformer indiqué à la carte 33 – Densité résidentielle, d'un terrain d'un secteur de planification stratégique indiqué à la carte 3 – Concept d'organisation spatiale ou d'un terrain d'un secteur faisant l'objet d'un programme particulier d'urbanisme, la réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit prévoir qu'un tel terrain ou une partie de ce terrain situé à moins de 300 mètres de l'emprise d'une autoroute ou d'une voie rapide, indiquées à la carte 24 – Réseaux ferroviaire et routier à fort débit, et adjacent à cette emprise ne peut pas être occupé par :

- Un des usages sensibles énumérés à la section 4.8.3.1, si le niveau sonore, à l'intérieur du bâtiment ou de la partie du bâtiment où s'exerce l'usage, est supérieur à 40 dBA Leq (24 h) ;
- Un espace de détente au sol à l'extérieur du bâtiment si le niveau sonore à l'extérieur du bâtiment est supérieur à 55 dBA Leq (24 h).

4.8.3.5 Occupations dans un secteur situé aux abords de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit régir l'occupation d'un emplacement par un des usages indiqués à la section 4.8.3.1 à l'intérieur d'une zone dont le niveau de projection du bruit perçu (NEF) est supérieur à 25, tel qu'il est indiqué à la carte 25 – Contraintes liées à l'aéroport.

4.8.4 Voisinage de certains usages et territoires

4.8.4.1 Cohabitation entre les usages

La réglementation d'urbanisme d'un arrondissement ou d'une municipalité doit prévoir des mesures telles que l'aménagement de zones tampons ou d'écrans visuels, préférablement paysagers, lorsque le plan de zonage permet la contiguïté de zones comprenant des usages indiqués à la section 4.8.3.1 et des usages sources de nuisances, particulièrement pour une industrie lourde et une infrastructure publique telle qu'une cour de voirie, un site de neiges usées ou de traitement de matières résiduelles.

4.8.4.2 Secteurs situés dans un rayon de 500 mètres d'un centre de traitement de matières organiques

La réglementation d'urbanisme d'un arrondissement ou d'une municipalité doit prévoir que sont interdits tous les usages autres que les usages industriels et l'usage parc dans un rayon de 500 mètres d'un centre de traitement de matières organiques (centre de biométhanisation, centre de compostage ou centre de prétraitement des ordures ménagères).

La distance de 500 mètres doit être calculée à partir des limites du terrain prévu pour l'implantation d'un centre de traitement de matières organiques, à moins que la section des opérations générant des odeurs ait déjà été localisée, auquel cas la distance doit être calculée à partir de la cheminée de cette section.

Malgré le 1er alinéa, la réglementation d'urbanisme peut également autoriser dans un rayon de 500 mètres d'un centre de traitement de matières organiques tout autre usage jugé compatible par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC).

4.8.4.3 Cohabitation entre les municipalités

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit prévoir :

- Qu'un projet de construction ou d'agrandissement d'un bâtiment sur un terrain faisant face ou adjacent à une autre municipalité doit être compatible avec les bâtiments ou les dispositions en vigueur dans l'autre municipalité quant à la hauteur, à l'alignement, au mode d'implantation, à l'aménagement de la cour avant, à la localisation des accès, aux aires de stationnement, aux parements et aux enseignes ;
- Qu'un projet de construction ou d'agrandissement d'un bâtiment sur un terrain adjacent à une limite municipale doit tendre à avoir le même impact sur l'ensoleillement qu'un projet qui serait construit à une hauteur de la moitié supérieure à la hauteur permise sur le terrain situé dans l'autre municipalité, si, sur ce terrain, seuls des usages résidentiels sont autorisés.

4.8.4.4 Installation de transport d'hydrocarbures par pipeline

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit prévoir qu'une nouvelle installation de transport d'hydrocarbures par pipeline ne peut être implantée à moins de 300 mètres d'un usage sensible, tel que cela est indiqué à la section 4.8.3.1.

Marc Cramer

5

LA MISE EN ŒUVRE

Le plan d’action

Les coûts approximatifs des équipements et infrastructures intermunicipaux

5 LA MISE EN ŒUVRE

Le présent chapitre porte sur la mise en œuvre du schéma d'aménagement et de développement. Il comprend le plan d'action et la détermination des coûts approximatifs des équipements et infrastructures intermunicipaux prévus au schéma. Ces informations sont requises en raison des dispositions de l'article 7 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

Le schéma d'aménagement et de développement comprend un ensemble de propositions qui prennent forme dans les objectifs, les orientations, les interventions et les projets proposés pour chacune des thématiques qu'il aborde ainsi que dans les dispositions à caractère juridique du document complémentaire.

De façon à préciser la mise en œuvre du schéma, le présent chapitre distingue les propositions du schéma selon quatre grandes catégories :

- Les interventions qui seront mises en œuvre par les plans et les règlements d'urbanisme des municipalités de l'agglomération et des arrondissements de Montréal ;
- Les secteurs de planification stratégique ;
- Les projets d'équipements et d'infrastructures et une indication des coûts approximatifs ;
- Les interventions liées à un plan, à une politique ou à une démarche relevant du conseil d'agglomération ou pour lesquelles celui-ci est appelée à collaborer.

LE PLAN D'ACTION

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

Plans et règlements d'urbanisme

- Les plans et règlements d'urbanisme des villes et des arrondissements doivent être conformes aux objectifs du schéma d'aménagement et de développement ainsi qu'aux dispositions du document complémentaire.
- Principaux instruments de mise en œuvre du schéma pour les propositions liées aux éléments suivants :
  - L'affectation du sol
  - La densité
  - La protection et la mise en valeur du patrimoine, des territoires d'intérêt écologique et du paysage
  - L'aménagement de la Trame verte et bleue
  - Le verdissement et la lutte contre les changements climatiques
  - La prise en compte de diverses contraintes et nuisances
  - La réalisation des équipements et des infrastructures
- Règlements de concordance dans les 6 mois de l'entrée en vigueur du schéma
- Certificat de conformité pour les modifications subséquentes
- Coordination par l'agglomération
- Réalisation par les villes et les arrondissements

Secteurs de planification stratégique

- Démarche de planification stratégique de 6 secteurs :
  - Accès à l'aéroport – chemin de la Côte-de-Liesse
  - Anjou
  - Assomption
  - Havre – Bonaventure – pont Champlain
  - Namur-de la Savane
  - Turcot-Lachine Est
- Programme particulier d'urbanisme ou autres instruments de planification
- Calendrier variable selon les territoires
- Coordination par l'agglomération
- Partenaires multiples : villes, arrondissements, gouvernements, agences, sociétés, etc.

Projets d'équipements et d'infrastructures

- Planification, conception, aménagement ou réaménagement d'équipements et d'infrastructures liés au réseau routier ou de transport collectif ou au traitement de matières organiques
- La Ville de Montréal, dans le cadre de ses compétences d'agglomération, est responsable ou partenaire de ces projets avec, notamment, les intervenants suivants :
  - Les municipalités
  - Les arrondissements
  - Le gouvernement du Canada et ses agences
  - Le gouvernement du Québec et ses agences

Plans, politiques, programmes et démarches

- Un ensemble d'interventions prévues au schéma relèvent de la compétence du conseil d'agglomération.
- Ces interventions portent sur différents domaines et peuvent prendre la forme de programmes, de politiques, d'études, de mise sur pied de comités ou d'interventions dans différents domaines.
- Ces projets peuvent être mis en œuvre avec, notamment, les intervenants suivants :
  - Les municipalités
  - Les arrondissements
  - Le gouvernement du Canada et ses agences
  - Le gouvernement du Québec et ses agences

LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Favoriser un cadre de vie de qualité

ORIENTATIONS

- Assurer une offre résidentielle diversifiée, sur le plan des coûts et des typologies, dans les quartiers existants et dans les secteurs à construire ou à transformer
- Favoriser une offre complète en équipements collectifs sur l'ensemble du territoire et en assurer une accessibilité optimale
- Préserver, consolider et diversifier l'activité commerciale dans une perspective de cadre de vie complet
- Favoriser l'aménagement d'un cadre de vie qui respecte les spécificités des milieux

PLANS ET POLITIQUES

- Élaborer une politique d'agglomération portant sur l'inclusion du logement social et abordable
- Élaborer un plan d'adaptation aux changements climatiques
- Mettre en œuvre le plan d'action Canopée afin d'implanter 300 000 arbres d'ici 2022

INTERVENTIONS

- Élaborer un programme d'acquisition foncière pour la réalisation de projets de logement social et d'équipements collectifs ;
- Faire des représentations auprès des gouvernements de façon à obtenir des pouvoirs réglementaires en matière d'inclusion et des ajustements réguliers aux programmes d'habitation ainsi qu'à développer des outils pour assurer une offre résidentielle diversifiée, tout en reconduisant des programmes d'habitation nécessaires, dont ceux permettant la conservation du parc de logements sociaux
- Mettre en place des mécanismes de collaboration pour compléter ou adapter l'offre de services et d'équipements collectifs dans les quartiers existants et assurer l'offre dans les nouveaux quartiers
- Mettre en place ou poursuivre des programmes de soutien pour les immeubles à usage commercial qui répondent à des objectifs adaptés au contexte particulier de chaque dynamique commerciale
- Mettre en place le plan commerce

PRINCIPAUX INTERVENANTS

- Ville de Montréal
- Municipalités reconstituées
- Arrondissements
- Gouvernement du Québec, principalement le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT) et le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (MELS)
- Commissions scolaires de Montréal
- Société d'habitation du Québec (SHQ)
- Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL)
- Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM)

Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole

ORIENTATIONS

- Soutenir la vitalité et la complémentarité des secteurs d'emploi et des grands pôles économiques montréalais
- Accroître le rayonnement du centre-ville sur la scène internationale
- Assurer la création de milieux de vie diversifiés, de qualité et distinctifs
- Assurer l'accessibilité du centre-ville en tout temps
- Améliorer l'accessibilité de l'agglomération en fonction des enjeux des différents secteurs
- Optimiser les déplacements à vocation économique

PLANS ET POLITIQUES

- Réviser le plan de transport de l'agglomération
- Élaborer une politique de stationnement
- Élaborer des plans locaux de déplacements à l'échelle des arrondissements et des municipalités qui traduisent les orientations du schéma d'aménagement et de développement ainsi que du plan de transport à l'échelle locale
- Analyser la bonification du transport collectif dans le corridor du pont Champlain vers le centre-ville, en évaluant différents modes de transport collectif
- Élaborer un plan directeur de l'aménagement et du développement du centre-ville

PROJETS D'INFRASTRUCTURES

- Implanter des mesures préférentielles pour bus à l'échelle de l'agglomération
- Implanter un système rapide par bus dans l'axe Pie-IX
- Prolonger la ligne bleue du métro vers Anjou
- Implanter de nouveaux systèmes de train (SLR ou tram-train) entre le centre-ville et l'ouest de l'île
- Raccorder les tronçons nord et sud du boulevard Cavendish et de l'avenue Royalmount
- Transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain
- Prolonger le boulevard de l'Assomption
- Recouvrir l'autoroute Ville-Marie entre la rue Sanguinet et l'avenue de l'Hôtel-de-Ville
- Terminer la modernisation de la rue Notre-Dame

PRINCIPAUX INTERVENANTS

- Ville de Montréal
- Municipalités reconstituées
- Arrondissements
- Gouvernement du Québec
- Ministère des Transports du Québec (MTQ)
- Agence métropolitaine de transport (AMT)
- Société de transport de Montréal (STM)

Mettre en valeur les territoires d'intérêt

ORIENTATIONS

- Protéger et mettre en valeur les différentes composantes du patrimoine bâti, naturel et archéologique
- Assurer la protection et la mise en valeur des territoires d'intérêt écologique
- Mettre en valeur la Trame verte et bleue de l'agglomération, tout en assurant la protection des écosystèmes

PLANS ET POLITIQUES

- Mettre à jour la *Politique du patrimoine*
- Élaborer un plan de protection et de mise en valeur du patrimoine naturel et culturel du bois de Saraguay
- Élaborer des plans de conservation pour les milieux naturels
- Contribuer à la mise à jour des divers plans stratégiques de l'agglomération concernant les grands parcs, les milieux naturels, le verdissement, le réseau bleu ainsi que les équipements sportifs et culturels, le tout en cohérence avec la Trame verte et bleue

INTERVENTIONS

- Poursuivre la démarche visant à obtenir du gouvernement du Québec un statut de paysage humanisé pour la partie ouest de l'île Bizard, en vertu de la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel* (RLRQ, chapitre C-61-01)
- Identifier et caractériser les ensembles industriels d'intérêt afin de développer des modes d'intervention
- Constituer un inventaire des ouvrages de génie civil d'intérêt
- Dresser un plan d'action et de financement pour la mise en œuvre de la Trame verte et bleue

PRINCIPAUX INTERVENANTS

- Ville de Montréal
- Municipalités reconstituées
- Arrondissements
- Gouvernement du Québec : ministère de la Culture et des Communications (MCC), ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ), ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC)

L'AFFECTATION DU SOL ET LA DENSITÉ D'OCCUPATION

Les grandes affectations du territoire

ORIENTATIONS

- Protéger et mettre en valeur la zone et les activités agricoles en misant sur la multifonctionnalité de l'agriculture
- Assurer la réduction des risques et des nuisances

PLANS ET POLITIQUES

- Mettre en œuvre le Plan de développement de la zone agricole (PDZA)

INTERVENTIONS

- Faire des représentations auprès des gouvernements et des transporteurs afin d'assurer, en matière de transport de marchandises dangereuses :
  - Une exploitation sécuritaire des équipements et des installations ferroviaires par un resserrement de la réglementation
  - Une capacité de réponse adéquate en cas d'accidents par la réalisation de plans d'intervention d'urgence
  - Un suivi des systèmes de gestion de la sécurité des exploitants ferroviaires
  - Une normalisation des politiques et des règlements en vigueur
  - La mise en place d'une approche harmonisée et la formulation d'exigences minimales en matière de sécurité applicables à l'ensemble du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal
- Réaliser, à l'intention des citoyens, des entrepreneurs et des établissements, un guide détaillant des moyens de traiter la pollution sonore et environnementale en milieu urbain
- Procéder à la détermination des secteurs non construits ou en transformation à l'échelle de l'agglomération présentant des risques d'accident reliés aux matières dangereuses
- Poursuivre activement la démarche d'implantation optimale des infrastructures de traitement des matières résiduelles au sein du périmètre d'urbanisation de l'agglomération
- Faire des représentations auprès des compagnies de transport d'énergie électrique et d'hydrocarbures afin de :
  - Favoriser l'utilisation des servitudes et des emprises existantes de transport d'énergie électrique pour des usages de récréation, de jardinage et d'agriculture urbaine
  - Prévoir des mesures de mitigation pour limiter les impacts environnementaux des emprises des lignes de transport d'énergie électrique et des conduites d'hydrocarbures
  - Prévoir des mesures de reboisement pour compenser la perte d'une aire boisée, s'il y a lieu, lors de l'implantation d'un nouvel équipement
  - Étudier la possibilité d'enfouir certaines lignes de transport d'énergie électrique, notamment les lignes de distribution projetées et celles qui sont situées dans les milieux densément construits ou à densifier
- Élaborer une approche pour le suivi de l'état des rives et la sensibilisation des propriétaires riverains au maintien et à la restauration de la bande riveraine par l'utilisation de végétaux appropriés

PRINCIPAUX INTERVENANTS

- Ville de Montréal
- Municipalités reconstituées
- Arrondissements
- Gouvernement du Québec : ministère de la Culture et des Communications (MCC), ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ), ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), ministère des Transports du Québec (MTQ)
- Gouvernement du Canada

5.2 LES COÛTS APPROXIMATIFS DES ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES INTERMUNICIPAUX

LES GRANDS PROJETS DE TRANSPORT COLLECTIF

Responsabilité partagée		Études (en milliers de dollars)	Évaluation des coûts d'immobilisation[1] (en milliers de dollars)
B[2]	Prolonger la ligne bleue du métro vers Anjou	38 800	À déterminer
D	Prolonger la ligne orange du métro		
A	Implanter un service rapide par bus sur l'axe Pie-IX	–	320 000
C1	Prolonger le SRB dans l'axe Henri-Bourassa	–	100 000[3]
C2	Prolonger le SRB dans l'axe Notre-Dame	–	25 000[3]
E	Bonifier le transport collectif dans le corridor du pont Champlain	28 000	À déterminer
F	Implanter de nouveaux systèmes de train (SLR ou tram-train) entre le centre-ville et l'ouest de l'île	–	À déterminer
–	Implanter des mesures préférentielles pour bus à l'échelle de l'agglomération	–	100 000

1. À moins d'indication contraire, les coûts correspondent à une évaluation récente (2012-2014).
2. La lettre correspond à celle du projet indiqué à la carte 9 – Grands projets d'infrastructures en transport collectif du schéma.
3. Ces coûts ont été évalués en 2008 (Plan de transport).

LES COÛTS APPROXIMATIFS DES ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES INTERMUNICIPAUX

LE RÉSEAU ROUTIER À RÉHABILITER

	Responsabilité municipale	Évaluation des coûts (en milliers de dollars)[1]
1[2]	Construire une nouvelle structure pour accéder à l'île Bizard	50 000 – 100 000
5	Réaménager le carrefour des boulevards Pie-IX et Henri-Bourassa (projet en cours)	52 000
6	Réaménager l'avenue Papineau, entre le boulevard Crémazie Est et la rue de Louvain Est	32 000
8	Améliorer le viaduc Rockland	25 000
9	Réaménager l'intersection Côte-des-Neiges – Remembrance	À déterminer
14	Transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain (projet en cours)	142 000
19	Réaménager la rue Sherbrooke Est	150 000[3]
	Responsabilité du gouvernement du Québec	
10	Réaménager l'échangeur Saint-Pierre	À déterminer
2	Refaire l'échangeur des Sources	À déterminer
4	Terminer l'échangeur Salaberry – A-15	À déterminer
7	Optimiser l'autoroute métropolitaine (A-40)	À déterminer
3	Améliorer les accès routiers à l'aéroport international Montréal-Trudeau	305 000
11	Réaménager le complexe Turcot	3 700 000
18	Réaménager le tunnel Louis-H.-La Fontaine	À déterminer
	Responsabilité du gouvernement du Canada	
12	Construire un nouveau pont en remplacement du pont Champlain	3 000 000 – 5 000 000
13	Réaménager l'autoroute Bonaventure dans le secteur du Havre	À déterminer
	Responsabilité partagée	
15	Recouvrir l'autoroute Ville-Marie, entre la rue Saint-Urbain et l'avenue De Lorimier (une première phase entre de l'Hôtel-de-Ville et Sanguinet)	Phase 1 : 100 000
16	Terminer la modernisation de la rue Notre-Dame Est	À déterminer
17	Réaménager l'A-25 et ses voies de desserte (projet en cours)	21 500

1. À moins d'indication contraire, les coûts correspondent à une évaluation récente (2012-2014).

2. Le chiffre correspond à celui du projet indiqué à la carte 10 – Grands projets routiers du schéma, incluant le réseau artériel de l'agglomération.

3. Ces coûts ont été évalués en 2009.

LES COÛTS APPROXIMATIFS DES ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES INTERMUNICIPAUX

LE RÉSEAU ROUTIER À COMPLÉTER

	Responsabilité municipale	Évaluation des coûts (en milliers de dollars)[1]
20	Ajouter un lien entre l'A-40 et l'A-20 dans l'ouest de l'agglomération	À déterminer
21	Prolonger le boulevard de Pierrefonds	40 000
25	Raccorder les tronçons nord et sud du boulevard Cavendish et l'avenue Royalmount	À déterminer
26	Raccorder le boulevard Langelier	À déterminer
27	Parachever le boulevard Maurice-Duplessis (projet en cours)	25 000
28	Prolonger le boulevard Rodolphe-Forget (Bourget)	50 000
29	Prolonger le boulevard de l'Assomption	55 000
	Responsabilité provinciale	
23	Aménager des voies de desserte sur l'A-40, dans l'ouest	À déterminer
	Responsabilité partagée	
22	Aménager un boulevard dans l'emprise de l'A-440	À déterminer
24	Prolonger le boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'A-40	60 000

LES COÛTS APPROXIMATIFS DES ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES INTERMUNICIPAUX

LES CENTRES DE TRAITEMENT DES MATIÈRES ORGANIQUES

Gestion intégrée des matières résiduelles		Évaluation des coûts d'immobilisation (en milliers de dollars)[1]
1	Centre de compostage de Saint-Laurent	
2	Centre de compostage de Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles	
3	Centre de biométhanisation de LaSalle	237 500
4	Centre de biométhanisation de Montréal-Est	
5	Centre pilote de prétraitement des ordures ménagères de Montréal-Est	

1. À moins d'indication contraire, les coûts correspondent à une évaluation récente (2012-2014).

SIGLES

ACFC	Association des chemins de fer du Canada
ADM	Aéroports de Montréal
AMT	Agence métropolitaine de transport
BAnQ	Bibliothèque et Archives nationales du Québec
BNQ	Bureau de normalisation du Québec
CEHQ	Centre d'expertise hydrique du Québec
CESM	Complexe environnemental de Saint-Michel
CHU	Centre hospitalier universitaire
CHUM	Centre hospitalier de l'Université de Montréal
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CP	Canadien Pacifique
CN	Canadien National
CRD	[Résidus de] construction, rénovation et démolition
CSC	Centre de sécurité civile
CSSS	Centre de santé et de service sociaux
CRAPAUD	Collectif de recherche en aménagement paysager et en agriculture urbaine durable
CUSM	Centre universitaire de santé McGill
dBA	Voir Glossaire
DHP	Diamètre à hauteur de poitrine
DHS	Diamètre à hauteur de souche
ETS	École de technologie supérieure
FCM	Fédération canadienne des municipalités
GES	Gaz à effet de serre
ISQ	Institut de la statistique du Québec
LAU	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
LPTAA	Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles
LQE	Loi sur la qualité de l'environnement
LRC	Lois et règlements du Canada
MAPAQ	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec
MDDELCC	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
MTQ	Ministère des Transports du Québec
NEF	Voir Glossaire
PDM	Plan de développement de Montréal (projet)
PDZA	Plan de développement de la zone agricole
PEPSC	Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles
PDGMR	Plan directeur de gestion des matières résiduelles
PGO	Pratiques de gestion optimale
PIIA	Plan d'implantation et d'intégration architecturale
PIB	Produit intérieur brut
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
PPCMOI	Projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble
PPMVMN	Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels
PPRLPI	Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables
RDD	Résidus domestiques dangereux
RLRQ	Recueil des lois et des règlements du Québec
RMR	Région métropolitaine de recensement
RSQA	Réseau de surveillance de la qualité de l'air
RUE	Règlement sur les urgences environnementales
SAD	Schéma d'aménagement et de développement
SCHL	Société canadienne d'hypothèque et de logement
SIM	Service de [sécurité] incendie de Montréal
SLR	Système léger sur rail
SQEEP	Stratégie québécoise d'économie d'eau potable
SRB	Système rapide par bus
STM	Société de transport de Montréal
TOD	Transit-oriented development
U.A.	Unités animales
UICN	Union internationale pour la conservation de la nature

GLOSSAIRE

Accessibilité universelle
Fondée sur une approche d'inclusion, l'accessibilité universelle permet à toute personne, quelles que soient ses capacités, l'utilisation identique ou similaire, autonome et simultanée des services offerts à l'ensemble de la population[88].

Agroforesterie
Un système intégré de gestion des ressources du territoire qui repose sur l'association intentionnelle d'arbres et d'arbustes à des cultures ou à des élevages, et dont l'interaction permet de générer des bénéfices économiques, environnementaux et sociaux.

Biodiversité ou diversité biologique
La « variabilité des organismes vivants de toute origine y compris, entre autres, les écosystèmes terrestres, marins et autres écosystèmes aquatiques et les complexes écologiques dont ils font partie ; cela comprend la diversité au sein des espèces et entre les espèces ainsi que celle des écosystèmes[89] ». En milieux urbain et périurbain, la biodiversité est influencée par la présence de l'homme et par son influence sur les écosystèmes qui présentent des conditions particulières, et conséquemment une flore et une faune particulières, souvent différentes des milieux naturels moins perturbés[90]. Dans les espaces urbanisés, les sites végétalisés peuvent avoir une valeur écologique moindre, mais jouer un rôle important sur le plan environnemental, social et éducatif.

Biométhanisation
Un processus de dégradation par fermentation des matières putrescibles qui se déroule en l'absence d'oxygène et qui produit du biogaz, lequel constitue une source d'énergie en raison du méthane qu'il contient.

Construction à fort impact visuel (point de repère dans la ville)
Un élément stratégique d'intérêt qui est susceptible d'être reconnu et choisi par l'observateur pour s'orienter et qui sert de repère visuel. Il permet l'orientation dans la ville – constitution d'une carte mentale – et la lisibilité de la ville par la population. Il peut être lointain et vu de multiples endroits (gratte-ciel, colline, ouvrage de génie, etc.) ou offrir, en mode rapproché, une lecture locale de la ville (bâtiment, clocher d'église, etc.).

dBA
Une unité de mesure pondérée qui tient compte d'une réponse humaine par rapport à la fréquence sonore.

Eaux de ruissellement
Les eaux provenant des précipitations atmosphériques et des activités humaines et qui s'écoulent sans pénétrer dans le sol avant d'atteindre un cours d'eau ou un réseau de drainage.

Eaux pluviales
L'eau de pluie et l'eau provenant de la fonte de la neige qui s'infiltrent dans le sol ou qui ruissellent à sa surface avant de terminer leur course dans les cours d'eau avoisinants ou dans la nappe souterraine.

Écocentre
Un lieu de dépôt et de récupération, par apport volontaire, d'objets encombrants, de résidus domestiques dangereux, d'articles pour le réemploi, de résidus de construction, de démolition et de rénovation d'origine résidentielle, de matériaux secs et de résidus verts.

88. Ville de Montréal, *Montréal, ville universellement accessible – Politique municipale d'accessibilité universelle,* 2011.
89. *Convention sur la diversité biologique des Nations Unies,* 1992.
90. MAMROT, *La biodiversité et l'urbanisation,* 2010.

Éléments structurants du paysage

Des éléments faisant l'objet d'une valorisation explicite, reconnus comme témoins identitaires d'un territoire. Deux types sont possibles :

- Un élément naturel ou une configuration géographique – monument de la géographie physique ;
- Un élément anthropique ou un territoire aménagé.

Espaces verts

- *Espaces verts :* un terme générique désignant des espaces libres dans la trame urbaine, généralement couverts de végétaux. Ceux-ci comprennent des espaces publics comme les divers types de jardins (communautaires, botaniques, etc.), les terrains de jeux, les aires de repos, les installations récréatives et sportives, etc. Sont souvent inclus dans cette catégorie des espaces détenus par des institutions publiques ou parapubliques tels que les arboretums ou les emprises de lignes à haute tension, de même que des espaces privés ou semi-privés tels que les golfs et les cimetières. Les espaces verts peuvent contenir des milieux naturels.
- *Parc :* un espace aménagé en plein air pour le public (sens commun). L'agglomération de Montréal compte plus de 2 000 parcs locaux qui sont administrés par les municipalités et les arrondissements ; ces parcs comprennent divers équipements, installations et bâtiments comme des arénas, des piscines intérieures et extérieures, des stades et des terrains de sport, des aires de jeu et de détente, etc.
- *Grand parc :* un parc, souvent de grande étendue et à vocations diverses, dont l'administration relève du conseil d'agglomération de Montréal ou du conseil municipal de Montréal (gestion effectuée par les services centraux ou déléguée en tout ou en partie à l'arrondissement concerné). L'agglomération de Montréal compte 13 grands parcs, notamment le parc du Mont-Royal, faisant partie du Réseau des grands parcs de Montréal.
- *Parc-nature :* un parc régional résultant d'un programme d'acquisition de l'ex-Communauté urbaine de Montréal ou des démarches de l'agglomération dans le cadre de la mise en œuvre de la *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels.* Les parcs-nature sont aménagés et gérés de façon à y maintenir la biodiversité et à protéger les milieux naturels sur le plan écologique, tout en permettant l'accès de la population pour l'observation de la nature et la pratique d'activités récréatives de faible impact. L'agglomération de Montréal compte sept parcs-nature ouverts au public et cinq parcs-nature non aménagés ou en cours d'aménagement (parc agricole du Bois-de-la-Roche, parcs-nature des Rapides-du-Cheval-Blanc, des Sources, de Saraguay et du Bois-d'Anjou). Les parcs-nature font partie du Réseau des grands parcs de Montréal.

Friches naturelles

Des étendues composées d'une végétation principalement composée d'herbes, d'arbustes ou de jeunes arbres. En milieu agricole, la friche résulte de l'abandon de la culture ou du pâturage sur une terre, depuis au moins trois ans. En milieu urbain, les friches sont aussi le résultat de l'évolution spontanée de la végétation sur des terrains vacants ou d'un entretien visant à bloquer l'évolution de la végétation. Pour que les friches soient considérées comme naturelles, des critères de caractérisation sont utilisés, tels que les usages précédents, les caractéristiques des sols, le tassement des sols, etc.

Grande surface

Constitue l'aboutissement du modèle d'affaires de la grande distribution. Il s'agit d'un bâtiment utilitaire, d'un seul étage, standardisé et sans ornementation architecturale. Sa localisation se fait en bordure des carrefours autoroutiers et des grandes voies de circulation, où le prix des terrains est plus faible qu'en zone urbaine.

GLOSSAIRE

Immeuble d'intérêt
Un immeuble présentant un intérêt patrimonial parce qu'il affiche, par rapport à des bâtiments comparables, des caractéristiques inhabituelles, intéressantes ou remarquables quant à son architecture, même s'il a subi quelques modifications. Il est parfois un point de repère ou est reconnu comme un témoin important de son époque de construction. Cette catégorie inclut également les propriétés municipales d'intérêt.

Infrastructures numériques
Concept qui fait référence aux technologies de l'information et de la communication (TIC). Regroupe les infrastructures qui permettent de transmettre, de manipuler, de produire et d'entreposer des données numériques.

Infrastructures vertes
Des aménagements végétalisés, tels que les parcs, les milieux naturels, les arbres de rue, les toitures et murs végétalisés, les fossés et les marais filtrants, combinant plusieurs services écosystémiques et généralement associés aux pratiques de gestion optimale des eaux pluviales (PGO).

Intensification et diversification des activités urbaines
Le fait de concentrer des activités urbaines multiples (logements, bureaux, commerces, industries, équipements collectifs et culturels, parcs) dans un secteur donné, en fonction d'une densité de construction plus forte, en lien avec le réseau de transport collectif (métro, train de banlieue, service rapide par bus [SRB] ou tramway).

Intermodalité
Un système qui met en relation plusieurs moyens de transport.

Logistique
Une organisation et une synchronisation des activités d'une entreprise visant la gestion des approvisionnements et des livraisons. Dans le domaine du transport des marchandises, des entreprises se spécialisent dans le secteur de la logistique afin d'optimiser la chaîne d'approvisionnement de leurs clients.

Mégacentre
Un emplacement qui se caractérise par la présence de plusieurs grandes surfaces qui ne sont pas reliées par un mail. De façon typique, le mégacentre s'articule autour d'une ou de plusieurs très grandes surfaces, souvent de type entrepôt. Ces locomotives commerciales sont environnées par un ensemble de moyennes ou grandes surfaces aménagées de façon isolée ou contiguë ainsi que par quelques petits établissements complémentaires : restaurants, banques, stations d'essence, etc.

Mesures préférentielles pour bus
Des mesures visant à accorder la priorité au transport collectif sur le réseau routier et pouvant prendre la forme de couloir réservé en site propre, de feux de signalisation prioritaire, de marquage au sol, de voie réservée, etc.

Milieux humides
Un écosystème dont le sol est saturé d'eau ou inondé pendant une période suffisamment longue pour influencer la nature du sol et la composition de la végétation. Ce sont les marais, les prairies humides, les marécages, les étangs, les eaux peu profondes et les tourbières.

NEF
Une mesure de prévision d'ambiance sonore qui tient compte des types d'aéronefs, de la configuration des pistes, de la trajectoire des vols, de la distance des parcours, du trafic et de la composition de la flotte pendant une année entière.

Ouvrage de génie civil d'intérêt
Un ouvrage lié aux infrastructures de transport (routes, viaducs, ponts, tunnels, passages, passerelles, etc.) ou aux infrastructures des réseaux d'adduction d'eau potable et d'évacuation des eaux usées (réservoirs, stations de pompage, collecteurs, aqueducs, égouts, etc.) et présentant un intérêt patrimonial par ses qualités esthétiques ou en tant que témoin d'une technologie particulière et de l'art de bâtir des ingénieurs. Ces ouvrages témoignent de la rencontre de la technique et de la culture urbaine et contribuent au paysage montréalais.

Parcours d'entrée de ville
Un parcours permettant d'accéder à la ville au moyen d'une infrastructure de transport. L'intérêt du parcours s'établit par le dialogue entre cette infrastructure et le territoire traversé. Au-delà des caractéristiques d'intérêt de certaines de ces infrastructures, ces parcours peuvent offrir des perspectives visuelles intéressantes et un potentiel de mise en valeur. Le parcours d'entrée de ville représente pour le visiteur le premier contact avec la ville.

Parcours riverain
Le chemin de ceinture de l'île de Montréal et de l'île Bizard. Il est formé des routes anciennes longeant le fleuve Saint-Laurent, le lac Saint-Louis, le lac des Deux Montagnes, la rivière des Prairies, le canal de Lachine et le canal de l'Aqueduc. Long de 180 kilomètres, il est ponctué d'attraits patrimoniaux qui évoquent de grandes pages de l'histoire de Montréal. Bâtiments et ensembles patrimoniaux, infrastructures maritimes, équipements nautiques, parcs et promenades en rive, vues sur plan d'eau, milieux naturels et sites archéologiques s'y succèdent[91].

Part modale
La proportion des déplacements selon un mode de transport précis, dans l'ensemble du marché des déplacements.

Patrimoine archéologique
Les couches de sol, les vestiges, les objets mis au jour et toute autre trace de l'existence humaine en provenance de lieux où se sont exercées des activités. Il s'agit notamment de structures, de constructions, de groupes de bâtiments et de sites aménagés ainsi que leur environnement et de tous les témoins mobiliers qui y sont associés[92].

Patrimoine bâti
Les diverses formes urbaines caractéristiques de Montréal et leurs composantes, telles que la trame de rues, les infrastructures ou d'autres éléments structurants du domaine public, de même que des immeubles ou des ensembles d'immeubles, incluant les particularités de leurs sites et leurs divers modes d'intégration au paysage. Le patrimoine bâti couvre aussi de nombreuses catégories de biens liés aux modes de vie ou à des usages spécifiques dans un contexte sociohistorique donné[93].

91. Site web du parcours riverain de la Ville de Montréal, consulté le 12 mars 2014 [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8817,100103583&_dad=portal&_schema=PORTAL]
92. Ville de Montréal, *Politique du patrimoine,* 2005, p. 32.
93. Ville de Montréal, *Politique du patrimoine,* 2005, p. 32.

GLOSSAIRE

Patrimoine culturel
Le patrimoine culturel peut être matériel ou immatériel. Le patrimoine culturel matériel se décline selon les catégories suivantes : bâti, archéologique, paysager, art public, immobilier et archivistique[94].

Patrimoine moderne
Des bâtiments pouvant être considérés comme faisant partie du patrimoine moderne parce qu'ils ont généralement été construits entre 1930 et 1975 et qu'ils illustrent les caractéristiques de cette époque relativement :

- Aux nouvelles façons de répondre aux besoins fonctionnels et d'exprimer les formes urbaines, architecturales et paysagères ;
- Aux progrès technologiques rapides ;
- Aux nouvelles conditions sociales, économiques et politiques.

Patrimoine naturel
Un patrimoine comprenant principalement les sites et les ensembles naturels, les écoterritoires ainsi que les milieux riverains et aquatiques. Y figurent les formations physiques, biologiques et hydrographiques importantes de Montréal ainsi que les milieux de vie assurant l'équilibre des espèces vivantes, tant végétales qu'animales, qui sont présentes en milieu urbain[95].

Paysage
Une partie de territoire telle qu'elle est perçue par les populations et dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations[96]. Composé d'éléments naturels et culturels, le paysage évolue dans le temps, sous l'effet des forces naturelles et de l'action des êtres humains[97].

Paysage emblématique
Un territoire qui fait l'objet d'une valorisation explicite de longue date. Sa configuration se distingue par son caractère unique, voire exceptionnel, mais également par l'intensité de la mise en représentation culturelle dont il fait l'objet. Il est constitué, très souvent, d'une forme géographique singulière, qui frappe l'imaginaire des visiteurs, et constitue un repère territorial. Il s'agit habituellement d'un lieu protégé dont la valorisation renvoie simultanément à des composantes d'intérêt patrimonial et d'intérêt naturel et dont il importe d'assurer la poursuite des mesures de protection et de mise en valeur[98].

Paysage identitaire
Un paysage traduisant en quelque sorte l'image que se fait une collectivité d'elle-même. Souvent investi d'une valeur patrimoniale forte, mais ne faisant pas nécessairement l'objet d'une protection officielle ou complète, un paysage identitaire, aux yeux d'une collectivité, incarne la valorisation d'une spécificité géographique et culturelle de manière particulièrement vive. Il est constitué de terroirs, d'espaces naturels, de tissus urbains ou d'une combinaison de ces composantes, dont on estime collectivement, à un moment donné de l'histoire, qu'ils incarnent une spécificité culturelle à protéger et à mettre en valeur[99].

94. Ville de Montréal, *Politique du patrimoine,* 2005.
95. Ville de Montréal, *Politique du patrimoine,* 2005.
96. Conseil de l'Europe, *Convention européenne du paysage,* p. 3.
97. Interprété de : S. Paquette, P. Poullaouec-Gonidec et G. Domon, *Guide de gestion des paysages au Québec : lire, comprendre et valoriser le paysage,* Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal, gouvernement du Québec, 2008, p. 92.
98. G. Domon, G. Beaudet et M. Joly, *Évolution du territoire laurentidien : caractérisation et gestion des paysages,* Presses de l'Université de Montréal, 2000, p. 18-19.
99. Interprété de : G. Domon, G. Beaudet et M. Joly, *Évolution du territoire laurentidien : caractérisation et gestion des paysages,* Presses de l'Université de Montréal, 2000, p. 19.

Plaque tournante
Un lieu qui concentre des activités de transport liées au transbordement de marchandises ou aux correspondances de voyageurs, mais qui n'en est ni l'origine, ni la destination.

Pôle commercial majeur
Un pôle dont le rayonnement est de type suprarégional ou régional et dont la superficie locative commerciale est supérieure à deux millions de pieds carrés.

Pôle commercial intermédiaire
Un pôle dont le rayonnement correspond à un secteur de la CMM et dont la superficie locative commerciale est de un à deux millions de pieds carrés.

Pôle économique
Une concentration spatiale d'entreprises et d'établissements de divers secteurs ou domaines d'activité.

Pôle logistique
Un secteur situé à proximité des réseaux de transport de marchandises et au sein duquel sont concentrées des activités (effectuées par différents opérateurs) relatives au transport, à la logistique et à la distribution de marchandises, pour le marché tant local qu'international. Des installations de transbordement de marchandises d'un mode à l'autre peuvent être présentes ainsi que des activités à valeur ajoutée sur les biens (emballage, groupage de commandes, étiquetage, prémontage). Il faut noter que le concept de pôle logistique correspond davantage à ce que plusieurs experts nomment « plateforme logistique ».

Rabattement
Une organisation des itinéraires d'autobus visant à faciliter la correspondance avec des modes de transport plus rapides (métro, train).

Rayonnement
Fait référence à la zone de chalandise d'un pôle commercial.

Réseau écologique
Un espace naturel composé de trois zones : une zone noyau (foyer de biodiversité) ; une zone tampon (protection de la zone noyau et habitat essentiel) et un corridor écologique (lien entre les zones noyaux). Les projets de conservation découlant de la *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels* sont basés sur le modèle de réseau écologique. La Communauté métropolitaine de Montréal, dans son document de référence portant sur l'identification et la protection des bois et corridors forestiers métropolitains, incite les MRC et les agglomérations à utiliser cette notion en vue de l'élaboration de mesures de protection.

Restauration
Un ensemble d'actions qui visent à redonner à un lieu, ou à une de ses composantes, un état antérieur d'intégrité dans le but d'en révéler davantage les valeurs patrimoniales[100].

Rue commerçante
Une rue où se trouvent des commerces qui fournissent des biens et des services d'utilité courante et semi-courante à l'échelle d'un quartier. Un regroupement de commerces établis sur un tronçon de rue dont le tissu urbain serré, les bâtiments implantés près de la rue et la continuité commerciale créent un environnement convivial pour le piéton.

100. Gouvernement du Canada, *Normes et lignes directrices pour la conservation des lieux patrimoniaux au Canada,* Deuxième édition, Une collaboration fédérale-provinciale-territoriale, 2010, 288 pages.

GLOSSAIRE

Service rapide par bus (SRB)
Un service d'autobus utilisant des voies en site propre et d'une qualité améliorée. Les lignes SRB jouissent d'un aménagement distinct offrant davantage de confort et de convivialité.

Smog
Un mot issu de la contraction des mots anglais « smoke » et « fog » et désignant une brume jaunâtre composée de polluants atmosphériques.

Terrain contaminé
Site qui contient des sols dont les concentrations en contaminants excèdent les valeurs limites réglementaires pour l'usage prévu du terrain.

Transport actif
Toute forme de transport où l'énergie est fournie par l'être humain, comme la marche et le vélo.

Usage sensible
Comprend un usage résidentiel ou un équipement collectif et institutionnel.

Vue d'intérêt
Les composantes visibles du territoire, qu'elles soient d'origine naturelle ou anthropique, sont considérées comme un spectacle offert à la vue d'un observateur. Une vue permet la détermination de perspectives, de corridors visuels, de percées visuelles, de séquences visuelles et de points de vue d'intérêt pour un secteur donné. La protection et la mise en valeur des vues permettent de poursuivre la valorisation qu'elles induisent sur les composantes visibles du territoire.

BIBLIOGRAPHIE

Lois et règlements provinciaux

Charte de la Ville de Montréal : RLRQ, chapitre C-11.4, à jour au 1er juin 2014, [Québec], Éditeur officiel du Québec, 2014.

Décret 1229-2005, 8 décembre 2005, [Québec], Éditeur officiel du Québec, 2005.

Loi sur l'aménagement et l'urbanisme : RLRQ, chapitre A-19.1, à jour au 1er juin 2014, [Québec], Éditeur officiel du Québec, 2014.

Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant Montréal : L.Q. 2008, chapitre 19, [Québec], Éditeur officiel du Québec, 2008.

Loi sur la conservation du patrimoine naturel : RLRQ, chapitre C-61.01, à jour au 1er juin 2014, [Québec], Éditeur officiel du Québec, 2014.

Loi sur les espèces menacées ou vulnérables : RLRQ, chapitre 12.01, à jour au 1er décembre 2014, [Québec], Éditeur officiel du Québec, 2014.

Loi sur le patrimoine culturel : RLRQ, chapitre P-9.002, à jour au 1er juin 2014, [Québec], Éditeur officiel du Québec,2014.

Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles : RLRQ, chapitre. P-41.1, à jour au 1er juin 2014, [Québec], Éditeur officiel du Québec, 2014.

Loi sur la qualité de l'environnement : RLRQ, chapitre Q-2, à jour au 1er juin 2014, Québec, Éditeur officiel du Québec, 2014.

Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables : RLRQ, chapitre Q-2, r. 35, à jour au 1er juin 2014, [Québec], Éditeur officiel du Québec, 2014.

Publications du gouvernement du Québec

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. La protection du territoire et des activités agricoles – Document complémentaire révisé,* Québec, ministère des Affaires municipales et de la Métropole, en collaboration avec le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, gouvernement du Québec, 2001, 35 p. + annexes.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Répertoire du patrimoine culturel du Québec,* [En ligne], 2014, ministère de la Culture et des Communications. [http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/accueil.do;jsessionid=10D59EEC5D6053D878FDE257B5A0215B?methode=afficher] (Consulté le 19 juin 2014).

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Fiche d'information. Apiculture citadine,* gouvernement du Québec, non daté. Disponible en ligne : http://www.mapaq.gouv.qc.ca/fr/Publications/Apiculture_citadine.pdf (Consulté le 26 mars 2014).

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Programme d'appui à la multifonctionnalité de l'agriculture – Fiche d'information – Pratiques agroforestières,* gouvernement du Québec, non daté. Disponible en ligne : http://www.mapaq.gouv.qc.ca/SiteCollectionDocuments/DeveloppementRegional/Multifonctionnalite/Fiche_agroforesterie.pdf (Consulté le 26 mars 2013).

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Plan de développement de la zone agricole – Guide d'élaboration,* gouvernement du Québec, 2011, 44 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Portrait québécois du transport des marchandises de la porte continentale et du corridor de commerce Ontario-Québec,* 2013, 150 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2003,* 2008, 123 p. [Rapport des conseillers ADEC Inc., élaboré pour le ministère des Transports du Québec]. Disponible en ligne : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/regions/montreal/etude_eval_couts_congestion_mtl.pdf

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Politique sur le bruit routier,* 1998, 13 p.

BIBLIOGRAPHIE

Publications de la Ville de Montréal

Bilan quinquennal 2008-2012 – Mise en œuvre du Plan de transport, Montréal, Direction des transports, 2012, 224 p. Disponible en ligne : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORTS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/2013-09-05_BILAN%20QUINQUENNAL%202008-2012.PDF

Cahiers d'évaluation du patrimoine urbain pour les 27 arrondissements de la Ville de Montréal, réalisés de 2003 à 2004.

État de l'agriculture urbaine à Montréal, document préparé par la Ville de Montréal en vue de la consultation publique de l'Office de consultation publique de Montréal, Montréal, Direction des grands parcs et du verdissement, Ville de Montréal, 2012, 54 p.

Grand répertoire du patrimoine bâti de Montréal – Base de données sur le patrimoine, [En ligne], 2014, Montréal, Direction de la culture et du patrimoine. [http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/index.php] (Consulté le 19 juin 2014).

Inventaire des émissions de gaz à effet de serre. Condensé, Montréal, Direction de l'environnement, 2009, 12 p. Disponible en ligne : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ENVIRO_FR/MEDIA/DOCUMENTS/INVENT_GES_CONDENSE.PDF

La canopée montréalaise, Montréal, Direction des grands parcs et du verdissement, Ville de Montréal, 2011, 171 p.

Le réseau bleu : premier plan concerté de mise en valeur des rives de l'agglomération de Montréal à des fins socio-récréatives, document de travail, Montréal, Ville de Montréal, novembre 2007, 39 p.

Montréal, métropole culturelle : plan d'action 2007-2017, édition 2014, Montréal, Ville de Montréal, 2014, 20 p. Disponible en ligne : http://montrealmetropoleculturelle.org/pls/portal/docs/page/pa0717_fr/media/documents/plan_action_2014.pdf

Montréal, métropole culturelle – Politique de développement culturel de la Ville de Montréal 2005-2015, Montréal, Direction du développement culturel et des bibliothèques, 2005, 83 p.

Montréal, ville universellement accessible – Politique municipale d'accessibilité universelle, Montréal, 2011, 1 p.

Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020, Montréal, Service de l'environnement, 2013, 54 p.

Plan de transport 2008 – Réinventer Montréal, Montréal, Direction des transports, Service des infrastructures, voirie et transport, 2008, 221 p.

Plan d'urbanisme – Partie I, Montréal, Ville de Montréal, 2004, 271 p.

Plan bleu vert – Le fleuve et la rivière, une richesse collective, Montréal, arrondissement de Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles, mai 2013, 55 p.

Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal, 2009, 90 p.

Plan de protection et de mise en valeur du Vieux-Montréal, 2013, 80 p.

Plan directeur de développement des berges de la rivière des Prairies, Montréal, arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, version préliminaire, non daté, 42 p.

Plan directeur de gestion des matières résiduelles de l'agglomération de Montréal 2010-2014, Montréal, Direction de l'environnement et du développement durable, 2009, 109 p.

Politique de l'arbre de Montréal, 2005, 30 p.

Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels, Montréal, Ville de Montréal, 2004, 38 p.

Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels. Bilan 2009-2013 (août), Montréal, Ville de Montréal, 2013, 46 p.

Politique du patrimoine, 2005, 93 p. Disponible en ligne : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/patrimoine_urbain_fr/media/documents/politique.pdf

Portrait 2012 des matières résiduelles de l'agglomération de Montréal – Réduire pour mieux grandir, Montréal, Direction de l'environnement, 2013, 60 p. Disponible en ligne : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ENVIRO_FR/MEDIA/DOCUMENTS/VMTL-PORMATRES2012AVR13-WEBV12.PDF

BIBLIOGRAPHIE

Portrait de la situation de l'activité du commerce de détail – Rue Sainte-Catherine Ouest, de la rue De Bleury à l'avenue Atwater, rapport d'étape 1, Direction de l'urbanisme et du développement économique, 8 avril 2014.

Projet de plan de développement de Montréal – Demain Montréal : document de discussion, version révisée en avril 2013, 88 p. Disponible en ligne : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/planifier_mtl_fr/media/documents/pdm_demain_montreal.pdf

Profil statistique en habitation de l'agglomération de Montréal, Direction de l'habitation, 2009, 34 p. Disponible en ligne : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/habiter_v2_fr/media/documents/Profil_Agglomeration_Montreal_Mai_2009.pdf

Profil des ménages et des logements dans l'agglomération de Montréal, produit en 2009 par la Direction de l'habitation et réédité en 2013 par Montréal en statistiques, 33 p. Disponible en ligne : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/Profil_menages_logements_Agglomeration_Montreal.pdf

Que recherchent les acheteurs ? Synthèse des résultats de divers sondages 2007-2011, Montréal, Direction de l'habitation, 2012, 19 p. Disponible en ligne : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/habitation_fr/media/documents/Que_recherchent_acheteurs.pdf

Stratégie de développement économique 2011-2017 – Montréal / espace pour créer et réussir, Montréal, 2011, 79 p.

Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels, Montréal, Direction de l'habitation, 2005, 33 p.

Traversée de la rue à Montréal : comment accroître la sécurité et le confort des piétons, Commission sur le transport et les travaux publics, présentation élaborée dans le cadre de consultations publiques tenues à l'automne 2013, Direction des transports, 2013. Disponible en ligne : [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/DOCCONSULT_TRAVERSES_20130410.PDF] Consulté le 28 avril 2014.

Une approche citoyenne – rapport annuel 2013, Montréal, Service de police de Montréal (SPVM), 2014, 53 p. Disponible en ligne : http://www.spvm.qc.ca/RapportAnnuel/2013/

Publications de la Communauté métropolitaine de Montréal

Identification et protection des bois et des corridors forestiers métropolitains, document de référence, Montréal, CMM, septembre 2013, 38 p.

La Trame verte et bleue du Grand Montréal, Montréal, CMM, 2013, 24 p.

Les ensembles patrimoniaux témoignant des modes d'occupation du territoire métropolitain, document de référence, étude préparée par GGBB urbanistes-conseils, 2004, 31 p + annexes.

Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable – Plan métropolitain d'aménagement et de développement, Montréal, 2012, 217 p.

Perspective Grand Montréal, nº 25, mars 2014, Montréal, 8 p. Disponible en ligne : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/periodique/25_Perspective.pdf

Autres publications

AÉROPORTS DE MONTRÉAL. *Montréal-Trudeau. 70 ans de succès,* Montréal, Communications Chevaliers, 2011, 28 pages. Également disponible en ligne : http://www.admservices.ca/wp-content/uploads/2012/12/Encart70_F.pdf

AÉROPORTS DE MONTRÉAL. *Contribution à l'essor du Grand Montréal. Les impacts économiques des aéroports Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel.* Dorval, Aéroports de Montréal, 2010, 9 p. Disponible en ligne : http://www.admtl.com/APropos/SalleDePresse/Publications.aspx

AGENCE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE MONTRÉAL. *Vivre une île en santé : rapport annuel de gestion 2012-2013,* Montréal, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, 2013, 174 p.

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. *Enquête Origine-Destination – Faits saillants,* Montréal, Agence métropolitaine de transport, 28 p. Disponible en ligne : http://www.amt.qc.ca/uploadedFiles/AMT/Site_Corpo/L%60AMT/Portrait_de_la_mobilité/Enquete-OD-2008-faits-saillants-resume.pdf

BIBLIOGRAPHIE

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. *Plan stratégique de développement du transport collectif,* Montréal, Agence métropolitaine de transport, 110 p. Disponible en ligne : http://plan2020.amt.qc.ca/Accueil (Consulté en décembre 2013).

AGRICULTUREMONTREAL.COM. *Apiculture urbaine,* [En ligne], 2012-2014, Montréal, Laboratoire sur l'agriculture urbaine (AU/LAB), le Collectif de recherche en aménagement paysager et agriculture urbaine durable (CRAPAUD) et l'Institut des sciences de l'environnement de l'UQAM. [http://agriculturemontreal.com/apiculture-urbaine] (Consulté le 2 avril 2014).

BAUDOUIN, Y., et collab. *Guide pratique d'aménagement associé aux mesures de mitigation des îlots de chaleur en milieu urbain,* Montréal, Groupe de recherche sur les îlots de chaleur, UQAM, 2011, 149 p. [Rapport préparé pour la Société canadienne d'hypothèques et de logement].

BEAULIEU, J., G. DAIGLE, F. GERVAIS, S. MURRAY et C. VILLENEUVE. *Rapport synthèse de la cartographie détaillée des milieux humides du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal,* Québec, Canards Illimités – Québec et ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction du patrimoine écologique et des parcs, gouvernement du Québec, 2010, 60 p.

BOUCHER, I. *La gestion durable des eaux de pluie – Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable,* Québec, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, 2010, 118 p.

BUREAU DE NORMALISATION DU QUÉBEC. *Lutte aux îlots de chaleur urbains – Aménagement des aires de stationnement – Guide à l'intention des concepteurs,* Québec, BNQ-3019-190/2013, première édition, 14-02-2013, 86 p.

CAVAYAS, F., et Y. BEAUDOIN. *Étude des biotopes urbains et périurbains de la CMM – volets 1 et 2 : Évolution des occupations du sol, du couvert végétal et des îlots de chaleur sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (1984-2005),* Montréal, Université de Montréal, UQAM, janvier 2008, 120 p. [Rapport destiné au Conseil régional de l'environnement de Laval].

DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE DE MONTRÉAL. *Plan régional de santé publique 2010-2015. Un environnement urbain favorable à la santé,* Montréal, secteur Environnement urbain et santé, Direction de santé publique et Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, 2012, 48 p.

DOMON, Gérald, Gérard BEAUDET et Martin Joly. *Évolution du territoire laurentidien : caractérisation et gestion des paysages,* Isabelle Quentin Éditeur, 2000, 144 p.

DUDLEY, N. (éd.). *Lignes directrices pour l'application des catégories de gestion aux aires protégées,* Gland, Suisse, Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), 2008, 96 p.

DUPRAS, J. « Gérer le bruit et le développement du territoire », *Air,* vol. 7, nº 3, 2011, p. 8-9.

FOREST, LAVOIE CONSEIL INC. *Analyse et rédaction du portrait et diagnostic de la zone agricole de l'agglomération de Montréal dans le cadre de l'élaboration du Plan de développement de la zone agricole (PDZA) de Montréal,* mars 2014, 53 p. [Rapport préliminaire présenté à la Ville de Montréal].

GARIÉPY, M. Lewis, P. VALOIS, N. et DESJARDINS, L. *Le cadrage paysager des entrées routières de Montréal,* Institut d'urbanisme, Faculté de l'aménagement, Chaire en paysage et en environnement, Université de Montréal, 2006, 248 pages.

GIGUÈRE, M. *Mesures de luttes aux îlots de chaleur urbain – Revue de littérature,* Institut national de la santé publique, gouvernement du Québec, 2009, 79 p. Disponible en ligne : http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/988_MesuresIlotsChaleur.pdf

GOLDBERG, M. S., R. T. BURNETT, J. F. YALE et collab. « Associations between ambient air pollution and daily mortality among persons with diabetes and cardiovascular disease », *Environmental Research,* vol. 100, nº 2, 2006, p. 255-267.

GROUPE ALTUS. *Évolution récente du secteur du commerce de détail et analyse prospective,* novembre 2009, 47 p. [Rapport final préparé pour la Communauté métropolitaine de Montréal].

GROUPE ALTUS. *Polarisation commerciale dans la région métropolitaine de Montréal : logique organisationnelle et dynamique commerciale.* Disponible en ligne : http://www.pi2.ca/Medias/Documents/2011/Polarisation-commerciale-dans-la-region-metropolit.aspx (Consulté en juin 2014).

BIBLIOGRAPHIE

GROUPE CONSEIL UDA INC. *Enquête auprès des producteurs agricoles de l'ouest montréalais – Expertise agricole,* Montréal, juin 2013 [Rapport présenté à la Ville de Montréal].

HODDER, D., et C. THIFFAULT. *Atlas des bois de Montréal,* Montréal, Communauté urbaine de Montréal, ministère de l'Environnement, 2001, 87 p.

HYDRO-QUÉBEC. *Profil régional des activités d'Hydro-Québec – 2011,* Hydro-Québec, 2012, 114 p.

JOLY, M., S. PRIMEAU, M. SAGER et A. BAZOGE. *Guide d'élaboration d'un plan de conservation des milieux humides,* première édition, Québec, ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 2008, 68 p.

LAMBERT, Alexandre. *Aménagement de la « plaque tournante » montréalaise – Survol du contexte d'évolution et des infrastructures logistiques stratégiques,* réalisé pour la Communauté métropolitaine de Montréal, 2010, 37 p. Disponible en ligne : http://projet.pmad.ca/fileadmin/user_upload/pmad2011/documentation/20101017_amenagementPlaqueTournante.pdf

LAREAU CARPENTIER, F. *Résumé de recherche : évaluation et cartographie de la vulnérabilité à la chaleur dans l'agglomération de Montréal,* sous la direction d'Yves Baudouin, Géomatique 2011, Montréal, UQAM et Centre de sécurité civile, 2011, 4 p.

MOUSSEAU, P., G. DOMON, B. PINEL-ALLOUL et L. CLOUTIER. *Évaluation de la valeur écologique des bois, ruisseaux et îles de la CUM,* Montréal, Centre de recherches écologiques de Montréal, Université de Montréal, 1984, 235 p. et annexes.

OCDE, *Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030,* 2011, 20 p.

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL. *État de l'agriculture urbaine – Rapport de consultation publique,* Montréal, octobre 2012, 147 p.

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL. *Montréal c'est votre ville. Exprimez-la ! Projet de Plan de développement de Montréal – Rapport de consultation,* 28 janvier 2014, 216 p. Disponible en ligne : http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/rapport-pdm.pdf

ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ. *Burden of disease from environmental noise. Quantification of healthy life years lost in Europe,* Copenhagen, Organisation mondiale de la santé Europe, 2011, 126 p. Disponible en ligne : http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0008/136466/e94888.pdf

ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ. *Night Noise Guidelines for Europe,* Copenhagen, Organisation mondiale de la santé Europe, 2009, 184 p. Disponible en ligne : http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0017/43316/E92845.pdf

OURANOS. *Foire aux questions, FAQ2 – Que sont les changements climatiques,* [En ligne], Montréal, OURANOS Consortium sur la climatologie régionale et l'adaptation aux changements climatiques. [http://www.ouranos.ca/fr/faq/fiche2Fr.php] (Consulté le 20 juin 2014).

PAQUETTE, Sylvain, Philippe POULLAOUEC-GONIDEC et Gérald DOMON. *Guide de gestion des paysages au Québec : lire, comprendre et valoriser le paysage,* Chaire en paysage et environnement, Université de Montréal, 2008, 97 p.

POULLAOUEC-GONIDEC, Philippe., et Sylvain PAQUETTE. *Montréal en paysages,* Les Presses de l'Université de Montréal, 2011, 258 p.

QUARTIER DE L'INNOVATION. *Quartier de l'innovation,* [En ligne], 2014. [http://quartierinnovationmontreal.com/] (Consulté en avril 2014).

QUARTIER DES SPECTACLES DE MONTRÉAL. *Quartier des spectacles,* [En ligne], 2014. [http://www.quartierdesspectacles.com/fr/] (Consulté en avril 2014).

RABL, A. « Air pollution mortality : harvesting and loss of life expectancy », *Journal of Toxicology and Environmental Health, Part A,* vol. 68, 2005, p. 1175-1180.

SANTÉ CANADA. *L'effet des îlots de chaleur urbains : causes, impacts sur la santé et stratégies d'atténuation,* Changements climatiques et santé, bulletin sur l'adaptation, numéro 1, novembre 2010, 2 p. Disponible en ligne : http://www.hc-sc.gc.ca/ewh-semt/pubs/climat/adapt_bulletin-adapt1/index-fra.php (Consulté en juin 2014).

BIBLIOGRAPHIE

SMARGIASSI, A., K. BERRADA, I. FORTIER et collab. « Traffic intensity, dwelling value and hospital admissions for respiratory disease among the elderly in Montreal (Canada) : a case-control study », *Journal of Epidemiology and Community Health,* nº 60, 2006, p. 507-512.

SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT. *Le bruit du trafic routier et ferroviaire : ses effets sur l'habitation,* Division de la recherche technique, en collaboration avec la Division des recherches en bâtiment et le Conseil national de recherches du Canada, 1981, 121 p.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL. *Plan stratégique 2020,* Montréal, Société de transport de Montréal, 2012, 120 p. Disponible en ligne : http://www.stm.info/sites/default/files/plan_strategique2020.pdf

STATISTIQUE CANADA. *Données de recensement,* 2006.

STATISTIQUE CANADA. *Enquête sur les ménages,* 2011.

THE COPENHAGENIZE INDEX 2013. *Bicycle friendly cities,* [En ligne], 2013, Copenhague, Copenhagenize Design Co. 2013. [http://copenhagenize.eu/index/] (Consulté le 28 avril 2014).

VÉLO-QUÉBEC. *L'état du vélo au Québec en 2010,* Montréal, Vélo-Québec, 2011, 27 p. Disponible en ligne : http://www.velo.qc.ca/files/file/vq/VQ_EV2010_fr.pdf

VESCOVI, L., M. REBETEZ et F. RONG. « Assessing public health risk due to extremely high temperature events : climate and social parameters », *Climate research,* vol. 30, 2005, p. 71-78.

VILLE DE MONTRÉAL et GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Le patrimoine de Montréal (document de référence),* 1998, 168 p.

VILLE DE MONTRÉAL et SECRÉTARIAT ICLEI AFRIQUE. *Rapport sur la biodiversité,* Montréal, Ville de Montréal, LAB – *Local action for Biodiversity and ICLEI* – UICN Programme, 2013, 88 p.

VIVRE EN VILLE. *Bâtir au bon endroit – La localisation des activités et des équipements au service des collectivités viables,* Collection Outiller le Québec, 2013, 107 p.

AI

ANNEXE I

CARTES

CARTE 34 Équipements de santé d'intérêt métropolitain et d'agglomération

CARTE 35 Équipements d'éducation d'intérêt métropolitain

CARTE 36 Équipements culturels d'intérêt métropolitain et d'agglomération

CARTE 37 Équipements sportifs et récréatifs d'intérêt métropolitain et d'agglomération

CARTE 38 Équipements de tourisme d'affaires d'intérêt métropolitain et d'agglomération

CARTE 39 Mesures préférentielles pour bus

CARTE 40 Gestionnaires du réseau routier supérieur

CARTE 41 Milieux humides classifiés et cours d'eau intérieurs

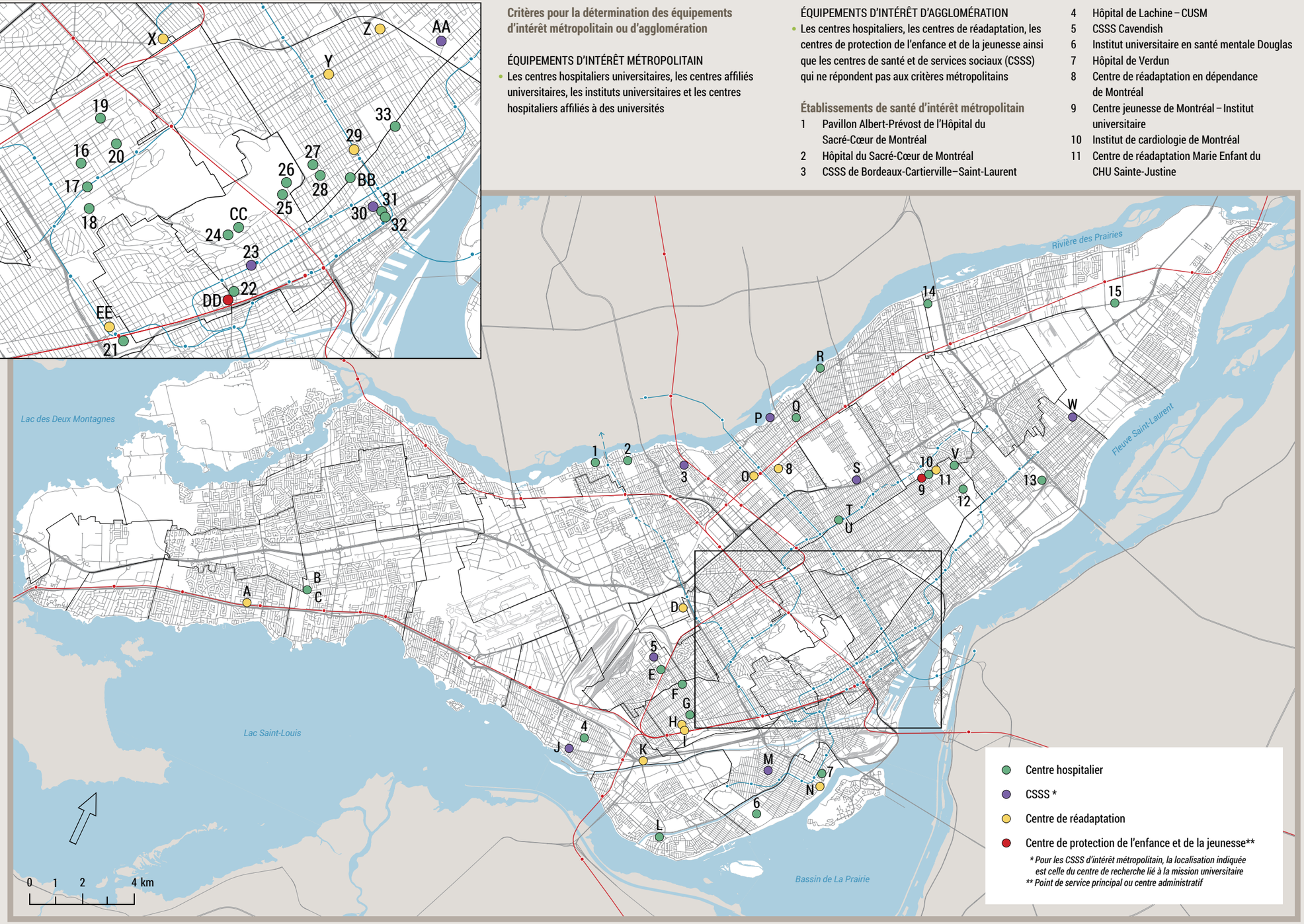
CARTE 42 Aires protégées

CARTE 43 Éléments structurants du paysage

CARTE 44 Trame verte et bleue – Réseaux, équipements et infrastructures en lien avec l'eau

ANNEXE I

Carte 34 – Équipements de santé d'intérêt métropolitain et d'agglomération



Critères pour la détermination des équipements d'intérêt métropolitain ou d'agglomération

ÉQUIPEMENTS D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN

- Les centres hospitaliers universitaires, les centres affiliés universitaires, les instituts universitaires et les centres hospitaliers affiliés à des universités

ÉQUIPEMENTS D'INTÉRÊT D'AGGLOMÉRATION

- Les centres hospitaliers, les centres de réadaptation, les centres de protection de l'enfance et de la jeunesse ainsi que les centres de santé et de services sociaux (CSSS) qui ne répondent pas aux critères métropolitains

Établissements de santé d'intérêt métropolitain

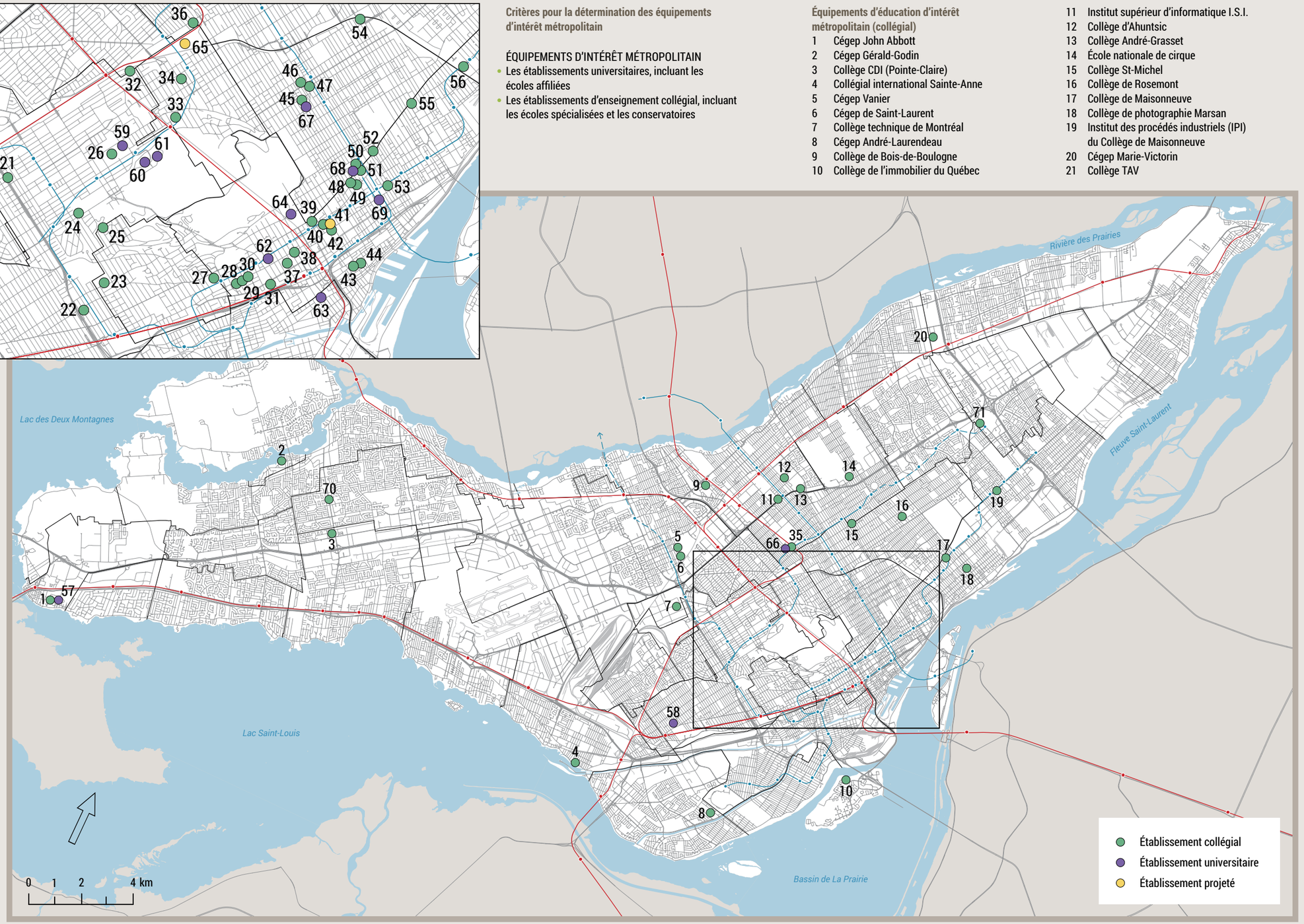
1 Pavillon Albert-Prévost de l'Hôpital du Sacré-Cœur de Montréal
2 Hôpital du Sacré-Cœur de Montréal
3 CSSS de Bordeaux-Cartierville–Saint-Laurent
4 Hôpital de Lachine – CUSM
5 CSSS Cavendish
6 Institut universitaire en santé mentale Douglas
7 Hôpital de Verdun
8 Centre de réadaptation en dépendance de Montréal
9 Centre jeunesse de Montréal – Institut universitaire
10 Institut de cardiologie de Montréal
11 Centre de réadaptation Marie Enfant du CHU Sainte-Justine
12 Hôpital Maisonneuve-Rosemont
13 Institut universitaire en santé mentale de Montréal
14 Hôpital Rivière-des-Prairies
15 Institut Philippe-Pinel de Montréal
16 Hôpital général juif Sir Mortimer B. Davis
17 Centre hospitalier de St. Mary
18 Institut universitaire de gériatrie de Montréal
19 Institut de réadaptation Gingras-Lindsay-de-Montréal
20 Centre hospitalier universitaire (CHU) Sainte-Justine
21 Centre universitaire de santé McGill (CUSM) – site Glen
22 Hôpital de Montréal pour enfants – CUSM
23 CSSS de la Montagne
24 Hôpital général de Montréal – CUSM
25 Hôpital Royal-Victoria – CUSM
26 Hôpital neurologique de Montréal – CUSM
27 Hôtel-Dieu – CHUM
28 Institut thoracique – CUSM
29 Institut Raymond-Dewar
30 CSSS Jeanne-Mance
31 Hôpital Saint-Luc – CHUM
32 Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM) – site du centre-ville
33 Hôpital Notre-Dame – CHUM

Établissements de santé d'intérêt d'agglomération

A Centre de réadaptation de Portage
B Hôpital général du Lakeshore
C CSSS de l'Ouest-de-l'Île
D Centre Miriam
E Hôpital Mont-Sinaï
F Hôpital Richardson
G Hôpital Catherine Booth de l'Armée du Salut
H Centre de réadaptation MAB-Mackay
I Centre de réadaptation Constance-Lethbridge
J CSSS de Dorval-Lachine-LaSalle
K Centre de réadaptation de l'Ouest de Montréal
L Hôpital de LaSalle
M CSSS du Sud-Ouest–Verdun
N Havre-Jeunesse
O CRDITED de Montréal
P CSSS d'Ahuntsic et Montréal-Nord
Q Hôpital Fleury
R Hôpital Marie-Clarac
S CSSS de Saint-Léonard et Saint-Michel
T Hôpital Jean-Talon
U CSSS du Cœur-de-l'Île
V Hôpital Santa Cabrini
W CSSS de la Pointe-de-l'Île
X Centre de réadaptation en dépendance du Nouveau Départ
Y Atelier le Fil d'Ariane
Z Centre de réadaptation Lucie-Bruneau
AA CSSS Lucille-Teasdale
BB Hôpital de réadaptation Villa Medica
CC Hôpital Shriners pour enfants (Québec)
DD Centres de la jeunesse et de la famille Batshaw
EE Maison Elizabeth

ANNEXE I

Carte 35 – Équipements d'éducation d'intérêt métropolitain



Critères pour la détermination des équipements d'intérêt métropolitain

ÉQUIPEMENTS D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN
- Les établissements universitaires, incluant les écoles affiliées
- Les établissements d'enseignement collégial, incluant les écoles spécialisées et les conservatoires

Équipements d'éducation d'intérêt métropolitain (collégial)

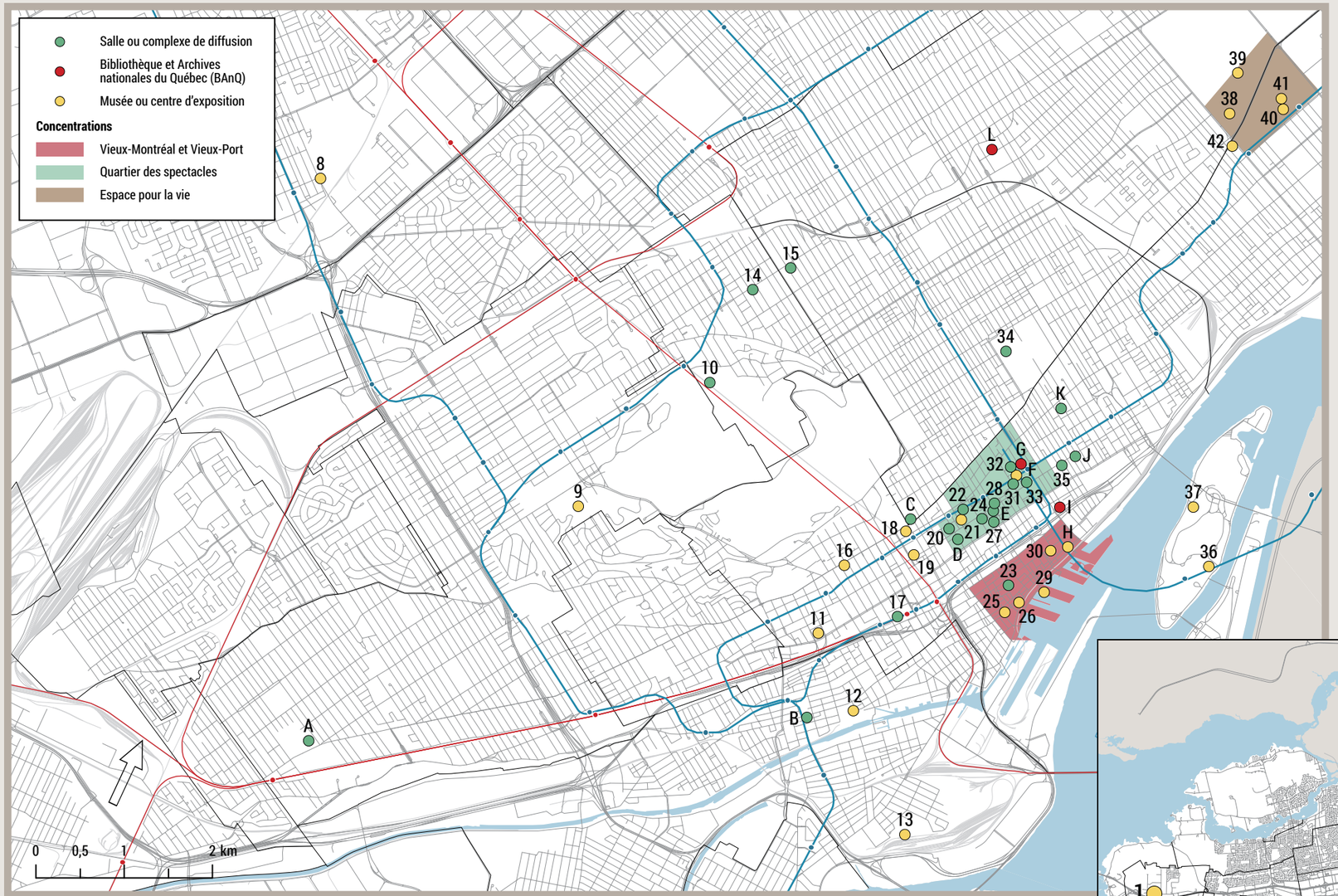
1 Cégep John Abbott
2 Cégep Gérald-Godin
3 Collège CDI (Pointe-Claire)
4 Collégial international Sainte-Anne
5 Cégep Vanier
6 Cégep de Saint-Laurent
7 Collège technique de Montréal
8 Cégep André-Laurendeau
9 Collège de Bois-de-Boulogne
10 Collège de l'immobilier du Québec
11 Institut supérieur d'informatique I.S.I.
12 Collège d'Ahuntsic
13 Collège André-Grasset
14 École nationale de cirque
15 Collège St-Michel
16 Collège de Rosemont
17 Collège de Maisonneuve
18 Collège de photographie Marsan
19 Institut des procédés industriels (IPI) du Collège de Maisonneuve
20 Cégep Marie-Victorin
21 Collège TAV
22 Collège Centennale
23 Collège Marianopolis
24 Collège international Marie de France
25 Collège international des Marcellines
26 Collège Jean-de-Brébeuf
27 Collège Dawson
28 Collège Inter-Dec
29 Collège LaSalle
30 École du Show-Business
31 Collège Herzing
32 Collège Ellis à Montréal
33 École de musique Vincent-d'Indy
34 Collège Stanislas
35 Collège d'enseignement en immobilier
36 Conservatoire Lassalle
37 Collège O'Sullivan de Montréal
38 Collège Canada
39 Institut Trebas
40 Collège CDI (centre-ville)
41 École de danse contemporaine de Montréal (projetée)
42 École de danse contemporaine de Montréal
43 Institut d'enregistrement du Canada
44 École de sténographie judiciaire du Québec
45 Conservatoire de musique et d'art dramatique du Québec
46 École nationale de théâtre du Canada
47 École supérieure de ballet du Québec
48 Cégep du Vieux Montréal
49 Institut des métiers d'art (IMA) du Cégep du Vieux Montréal
50 Institut de tourisme et d'hôtellerie du Québec
51 Collège Salette
52 Collège April-Fortier
53 Musitechnic Formation
54 École nationale du meuble et de l'ébénisterie à Montréal
55 École nationale de l'humour
56 Institut Teccart
70 Cégep Gérald-Godin–Formation continue et services aux entreprises
71 Collège CDI (Anjou)

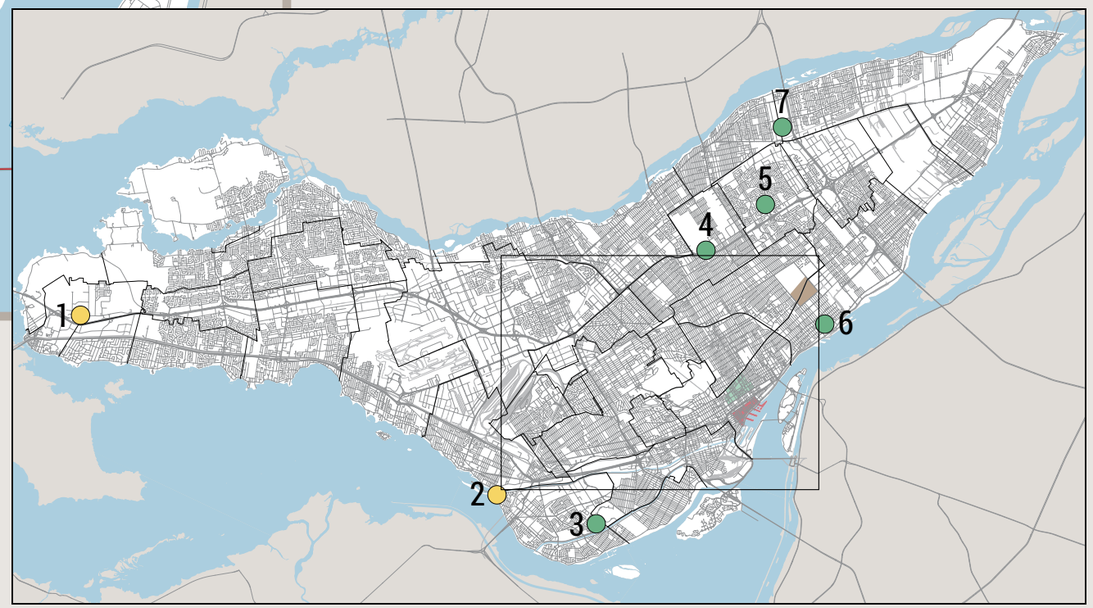
Équipements d'éducation d'intérêt métropolitain (universitaire)

57 Université McGill – Campus Macdonald
58 Université Concordia – Campus Loyola
59 École des hautes études commerciales de Montréal (HEC)
60 Université de Montréal – Campus de la montagne
61 École Polytechnique de Montréal
62 Université Concordia – Campus Sir George Williams
63 École de technologie supérieure (ETS)
64 Université McGill – Campus du centre-ville
65 Université de Montréal – Campus Outremont (projeté)
66 École des arts numériques, de l'animation et du design (NAD)
67 École nationale d'administration publique (ENAP) – Campus Montréal
68 Institut national de recherche scientifique (INRS) – Centre Urbanisation Culture Société
69 Université du Québec à Montréal (UQAM)

ANNEXE I

Carte 36 – Équipements culturels d'intérêt métropolitain et d'agglomération





Équipements culturels d'intérêt métropolitain

1 Zoo Ecomuseum
2 Musée de Lachine
3 Théâtre Desjardins
4 TOHU et Cité des arts du cirque
5 Centre Leonardo da Vinci
6 Théâtre Denise-Pelletier
7 Salle Désilets (Cégep Marie-Victorin)
8 Musée des Maîtres et Artisans du Québec
9 Musée de l'Oratoire Saint-Joseph du Mont-Royal
10 Salle Claude-Champagne (Université de Montréal)
11 Centre canadien d'architecture
12 L'Arsenal
13 Maison Saint-Gabriel
14 Théâtre Outremont
15 Théâtre Rialto
16 Musée des beaux-arts de Montréal
17 Centre Bell
18 Musée McCord
19 Musée Grévin
20 Centre Cinéma Impérial
21 Musée d'art contemporain de Montréal
22 Place des Arts (incluant la Maison symphonique)
23 Centaur Theatre
24 Théâtre du Nouveau Monde
25 Centre d'histoire de Montréal
26 Pointe-à-Callière, musée d'archéologie et d'histoire
27 Monument-National
28 Métropolis
29 Centre des sciences de Montréal

Critères pour la détermination des équipements d'intérêt métropolitain ou d'agglomération

ÉQUIPEMENTS D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN

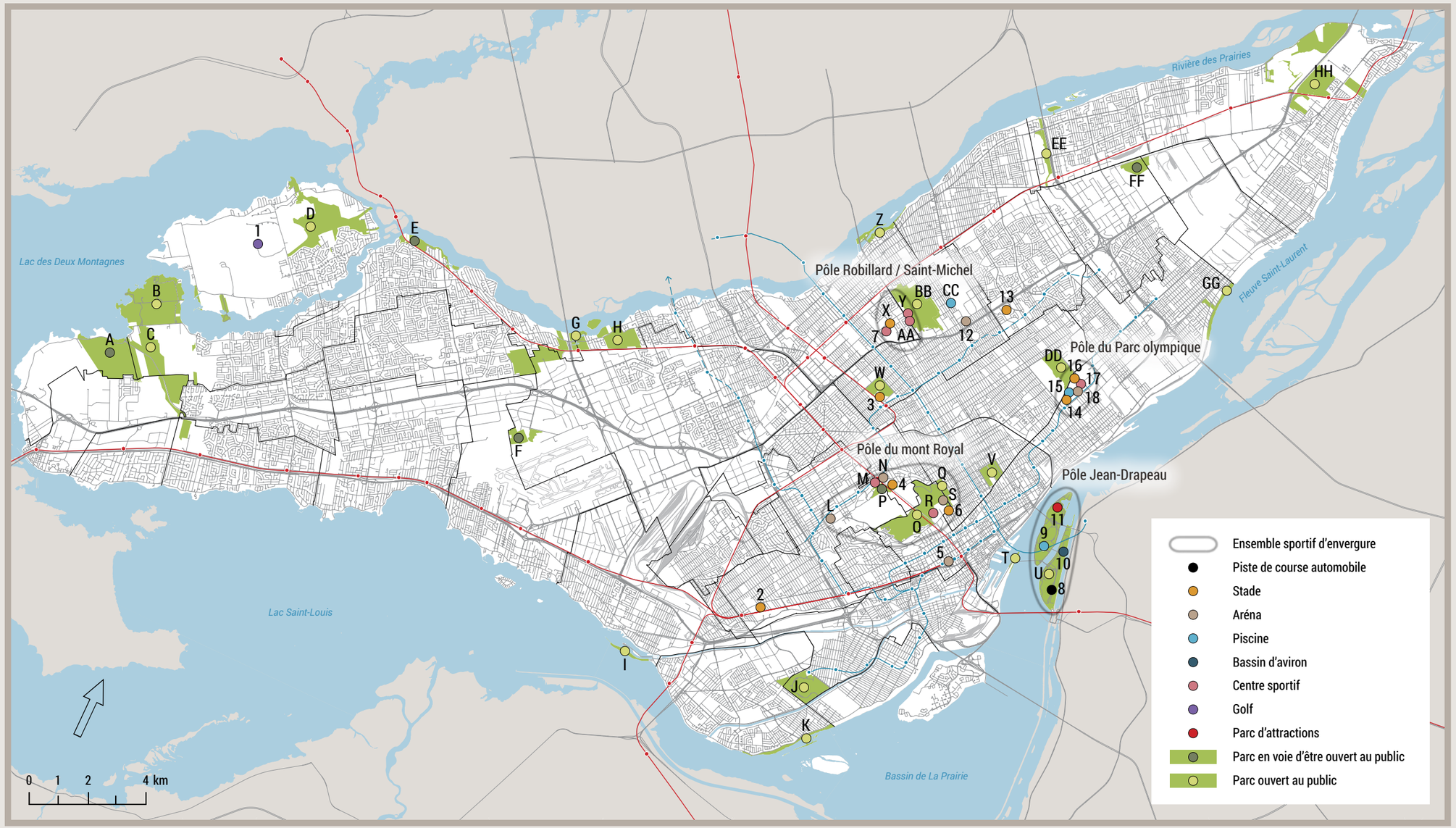
- Les salles ou complexes de diffusion ayant une capacité de 650 sièges et plus
- Les musées ou centres d'exposition ayant une superficie de 1 000 m² et plus (excluant les salles de spectacle)

ÉQUIPEMENTS D'INTÉRÊT D'AGGLOMÉRATION

- Les salles ou complexes de diffusion ayant une capacité de 550 à 649 sièges (la salle principale d'un complexe doit avoir une capacité minimale de 425 sièges)
- Les musées ou centres d'exposition ayant une superficie de 600 m² à 999 m²
- Les installations de Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ)

ANNEXE I

Carte 37 – Équipements sportifs et récréatifs d'intérêt métropolitain et d'agglomération



Critères pour la détermination des équipements d'intérêt métropolitain ou d'agglomération

ÉQUIPEMENTS D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN

- Les équipements sportifs d'excellence ayant une capacité de 500 sièges et plus et accueillant des compétitions nationales et internationales
- Les parcs d'attractions attirant un million de visiteurs et plus par année

ÉQUIPEMENTS D'INTÉRÊT D'AGGLOMÉRATION*

- Les parcs, ouverts au public ou en voie de l'être, relevant du conseil d'agglomération en vertu de l'article 19 (12°) de la *Loi sur les compétences municipales dans certaines agglomérations* (RLRQ, chapitre E-20.001) ou en vertu du décret 1229-2005 concernant l'agglomération de Montréal
- Les équipements sportifs et les parcs, ouverts au public ou en voie de l'être, inscrits à l'annexe D de la Charte de la Ville de Montréal (RLRQ, chapitre C-11.4)
- Les équipements à caractère unique
- Les équipements d'une capacité de 500 sièges et plus faisant partie de l'un des quatre ensembles sportifs d'envergure

Équipements sportifs et récréatifs d'intérêt métropolitain

1 Club de golf Royal Montréal
2 Stade de l'Université Concordia
3 Stade Uniprix et Centre de tennis du parc Jarry

* Sauf s'ils répondent aux critères d'intérêt métropolitain.

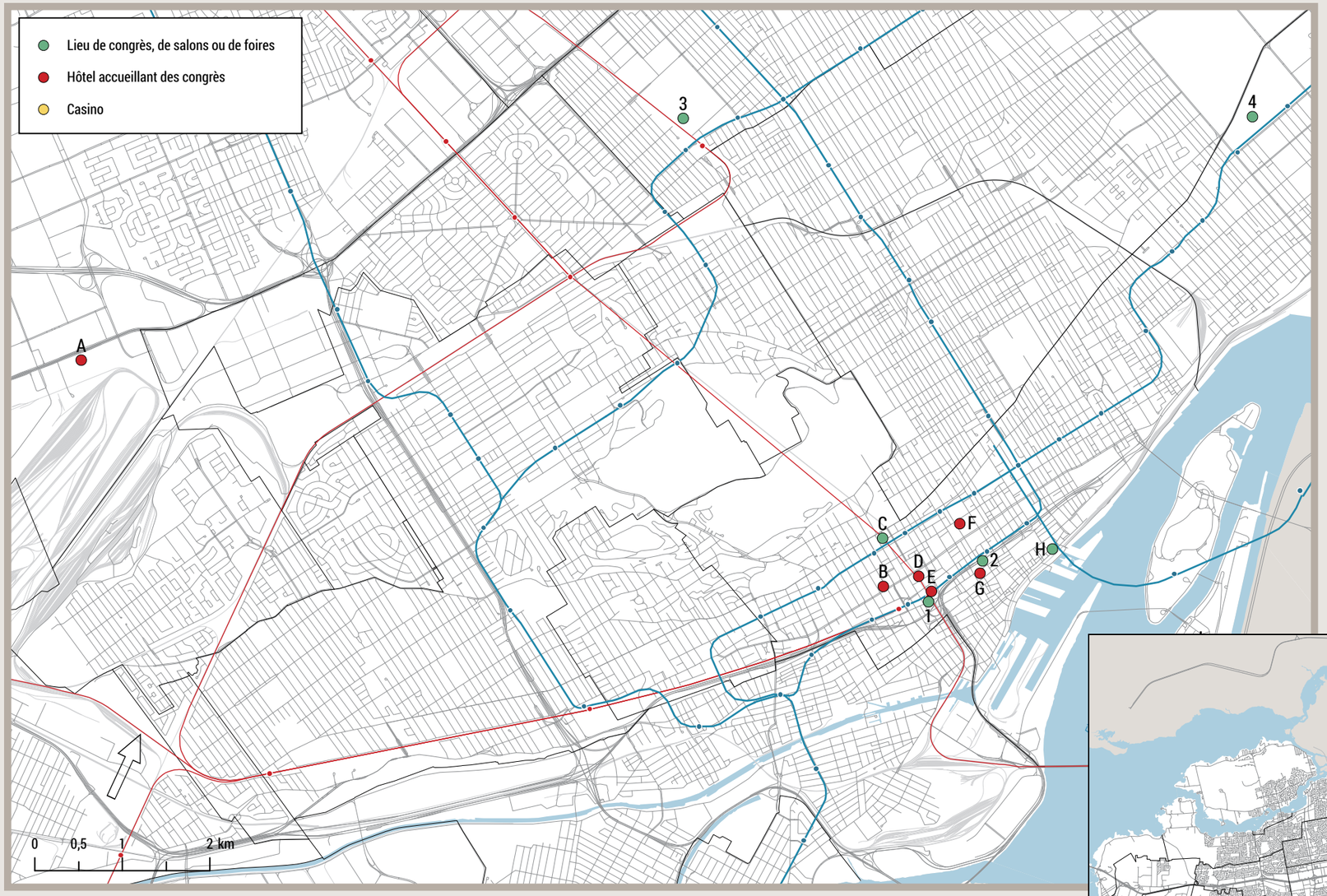
Équipements sportifs et récréatifs d'intérêt d'agglomération

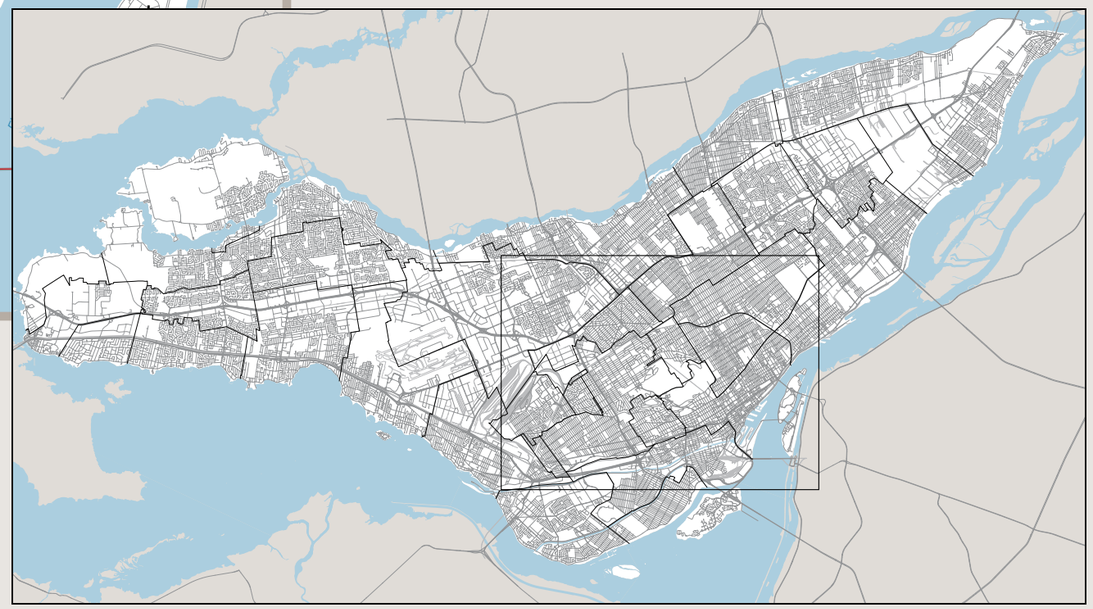
A Parc agricole du Bois-de-la-Roche
B Parc-nature du Cap-Saint-Jacques
C Parc-nature de l'Anse-à-l'Orme
D Parc-nature du Bois-de-l'Île-Bizard
E Parc-nature des Rapides-du-Cheval-Blanc
F Parc-nature des Sources
G Parc-nature du Bois-de-Liesse
H Parc-nature du Bois-de-Saraguay
I Parc René-Lévesque
J Parc Angrignon
K Parc des Rapides
L Aréna du Collège Notre-Dame
M Centre multisports du CEPSUM
N Stade d'hiver du CEPSUM
O Parc du Mont-Royal
P Parc du Troisième Sommet
Q Parc Jeanne-Mance
R Centre sportif de l'Université McGill
S Stade d'hiver de l'Université McGill
T Parc de la Cité-du-Havre
U Parc Jean-Drapeau
V Parc La Fontaine
W Parc Jarry
X Stade du Complexe sportif Claude-Robillard
Y Le Taz
Z Parc-nature de l'Île-de-la-Visitation
AA Centre de soccer du Complexe environnemental de Saint-Michel
BB Parc du Complexe environnemental de Saint-Michel
CC Piscine Georges-Vernot
DD Parc Maisonneuve
EE Parc-nature du Ruisseau-De Montigny
FF Parc-nature du Bois-d'Anjou
GG Parc de la Promenade-Bellerive
HH Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies

4 Terrain extérieur du Centre d'éducation physique et des sports de l'Université de Montréal (CEPSUM)
5 Centre Bell
6 Stade Percival-Molson
7 Complexe sportif Claude-Robillard
8 Circuit Gilles-Villeneuve
9 Complexe aquatique de l'île Sainte-Hélène
10 Bassin olympique d'aviron et de canoë-kayak
11 La Ronde
12 Aréna Saint-Michel
13 Stade du parc Hébert
14 Stade olympique
15 Centre sportif du Parc olympique (CSPO)
16 Stade Saputo
17 Centre Pierre-Charbonneau
18 Aréna Maurice-Richard

ANNEXE I

Carte 38 – Équipements de tourisme d'affaires d'intérêt métropolitain et d'agglomération





Critères pour la détermination des équipements d'intérêt métropolitain ou d'agglomération

ÉQUIPEMENTS D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN

- Les équipements de tourisme d'affaires pour la tenue de congrès, de salons ou de foires commerciales comptant 5 000 m² et plus

ÉQUIPEMENTS D'INTÉRÊT D'AGGLOMÉRATION

- Les équipements de tourisme d'affaires pour la tenue de congrès, de salons ou de foires commerciales dont la superficie se situe entre 2 500 m² et 4 999 m²
- Le Casino de Montréal

Équipements de tourisme d'affaires d'intérêt métropolitain

1 Place Bonaventure–halls d'exposition
2 Palais des congrès de Montréal
3 Stade Uniprix
4 Stade olympique de Montréal

Équipements de tourisme d'affaires d'intérêt d'agglomération

A Hôtel Crowne Plaza Montréal Aéroport
B Hôtel Le Centre Sheraton Montréal
C Centre Mont-Royal
D Hôtel Fairmont Le Reine Elizabeth
E Hôtel Hilton Montréal Bonaventure
F Hôtel Hyatt Regency Montréal
G Hôtel Le Westin Montréal
H Marché Bonsecours
I Casino de Montréal

ANNEXE I

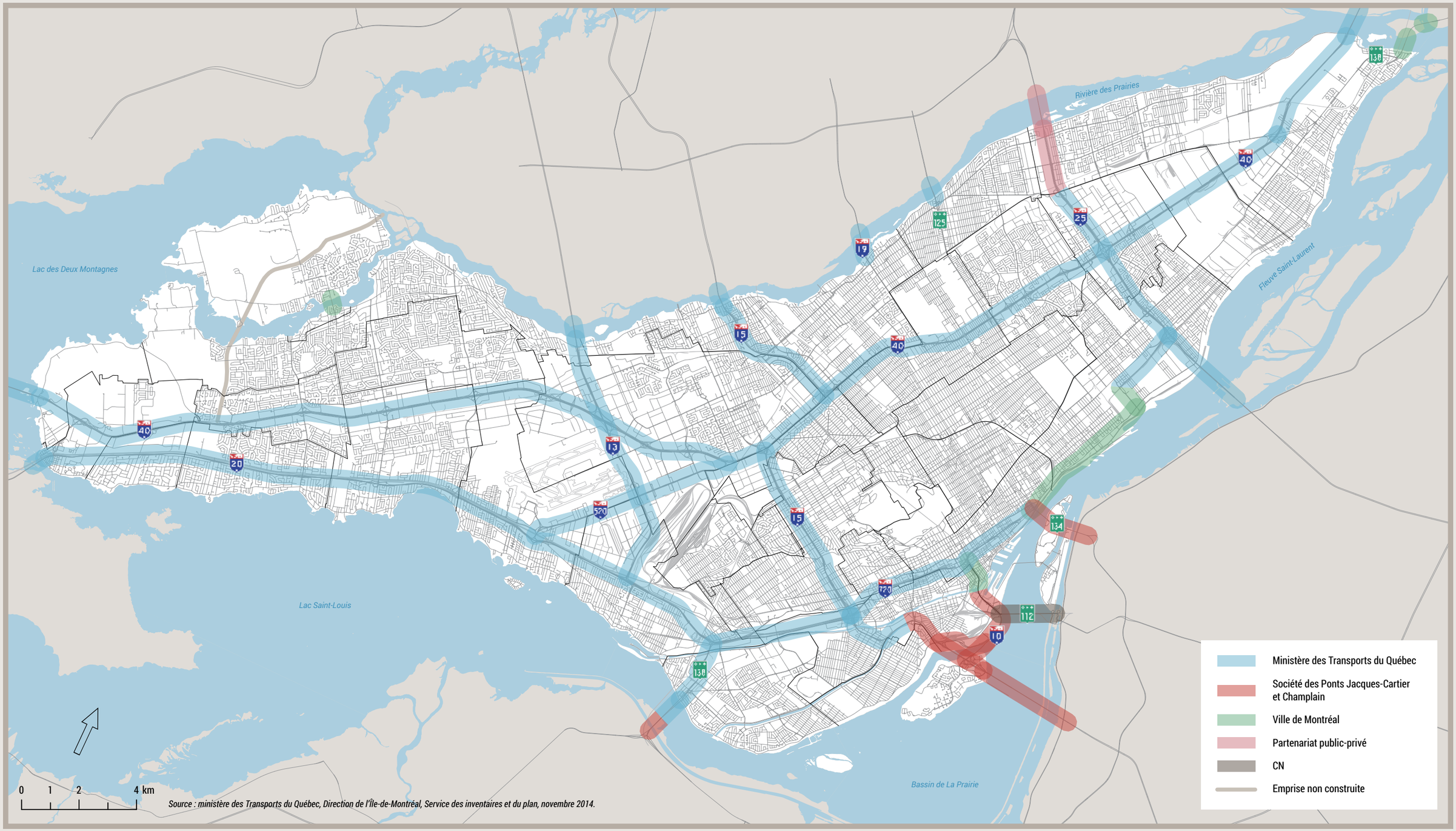
Carte 39 – Mesures préférentielles pour bus

Mesures préférentielles pour bus actuelles (MPB)

1 Boulevard Saint-Jean
2 Autoroute 40
3 Boulevard de la Côte-Vertu
4 Chomedey–boulevard Laurentien–boulevard Marcel-Laurin
5 Rue Grenet
6 Autoroute 20
7 Chemin de la Côte-de-Liesse
8 Rue Notre-Dame Ouest
9 Rue Saint-Patrick
10 Rue Airlie
11 Boulevard Newman
12 Rue Sherbrooke Ouest
13 Rue Marc-Cantin
14 Pont Champlain
15 Rue Carrie-Derick
16 Pont Victoria–rue des Irlandais
17 Approche terminus centre-ville
18 Rue de la Commune Est et Ouest
19 Boulevard René-Lévesque Est et Ouest
20 Rue Sainte-Catherine Ouest
21 Chemin de la Côte-des-Neiges
22 Avenue du Parc
23 Rue Sherbrooke Est et Ouest (centre-ville)
24 Boulevard Saint-Joseph Est
25 Boulevard Rosemont
26 Rue Beaubien Est
27 Boulevard Crémazie Est
28 Rue Sauvé Est
29 Pont Viau
30 Boulevard Henri-Bourassa Est
31 Avenue Papineau
32 Boulevard Saint-Michel
33 Boulevard Pie-IX
34 Rue Jean-Talon Est
35 Rue Viau
36 Boulevard Léger
37 Autoroute 25
38 Rue De Boucherville
39 Rue Sherbrooke Est (Mercier)
40 Rue Sherbrooke Est (RDP-PAT)

ANNEXE I

Carte 40 – Gestionnaires du réseau routier supérieur

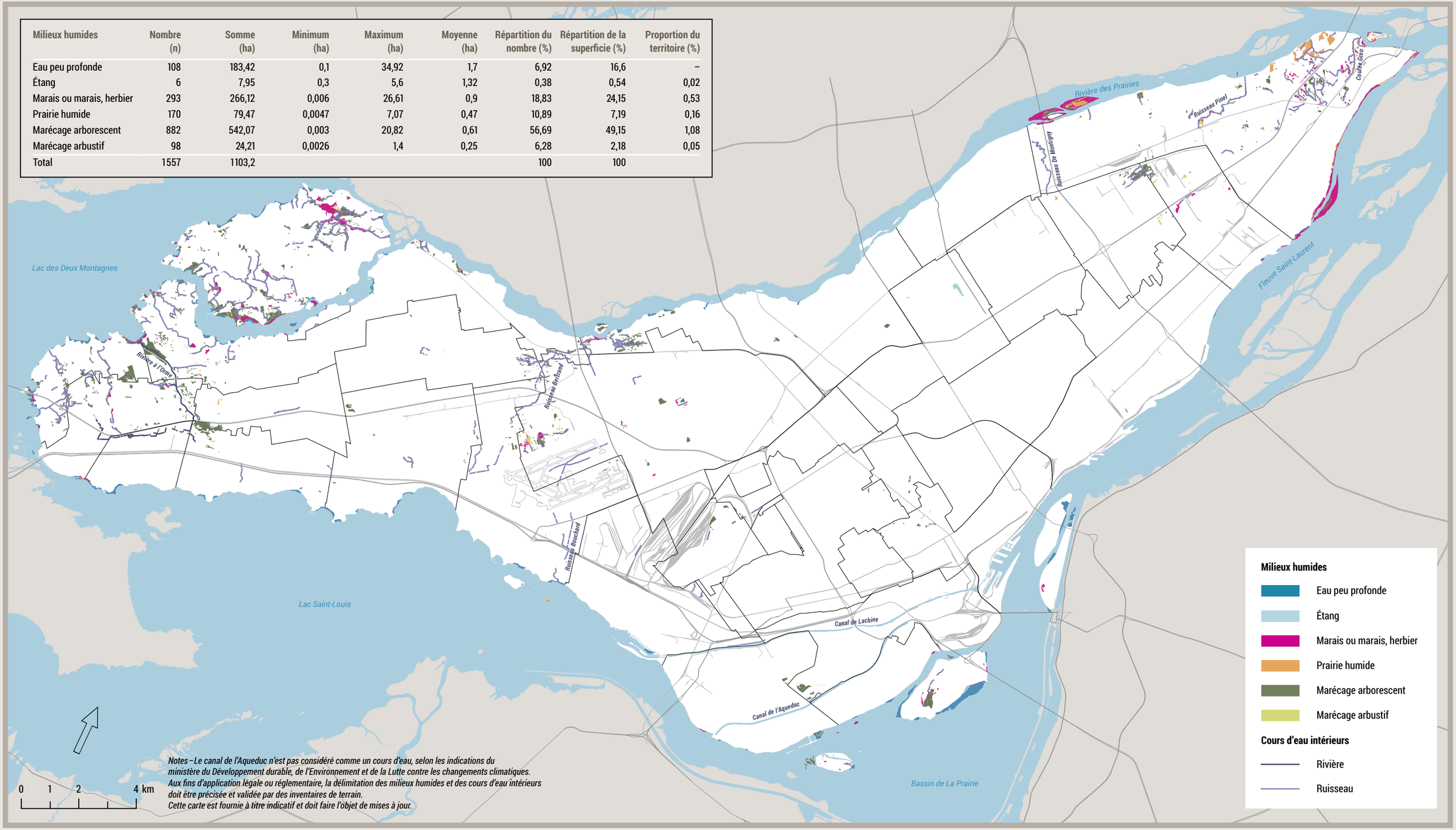


Source : ministère des Transports du Québec, Direction de l'Île-de-Montréal, Service des inventaires et du plan, novembre 2014.

ANNEXE I

Carte 41 – Milieux humides classifiés et cours d'eau intérieurs

Milieux humides	Nombre (n)	Somme (ha)	Minimum (ha)	Maximum (ha)	Moyenne (ha)	Répartition du nombre (%)	Répartition de la superficie (%)	Proportion du territoire (%)
Eau peu profonde	108	183,42	0,1	34,92	1,7	6,92	16,6	–
Étang	6	7,95	0,3	5,6	1,32	0,38	0,54	0,02
Marais ou marais, herbier	293	266,12	0,006	26,61	0,9	18,83	24,15	0,53
Prairie humide	170	79,47	0,0047	7,07	0,47	10,89	7,19	0,16
Marécage arborescent	882	542,07	0,003	20,82	0,61	56,69	49,15	1,08
Marécage arbustif	98	24,21	0,0026	1,4	0,25	6,28	2,18	0,05
Total	1557	1103,2				100	100	

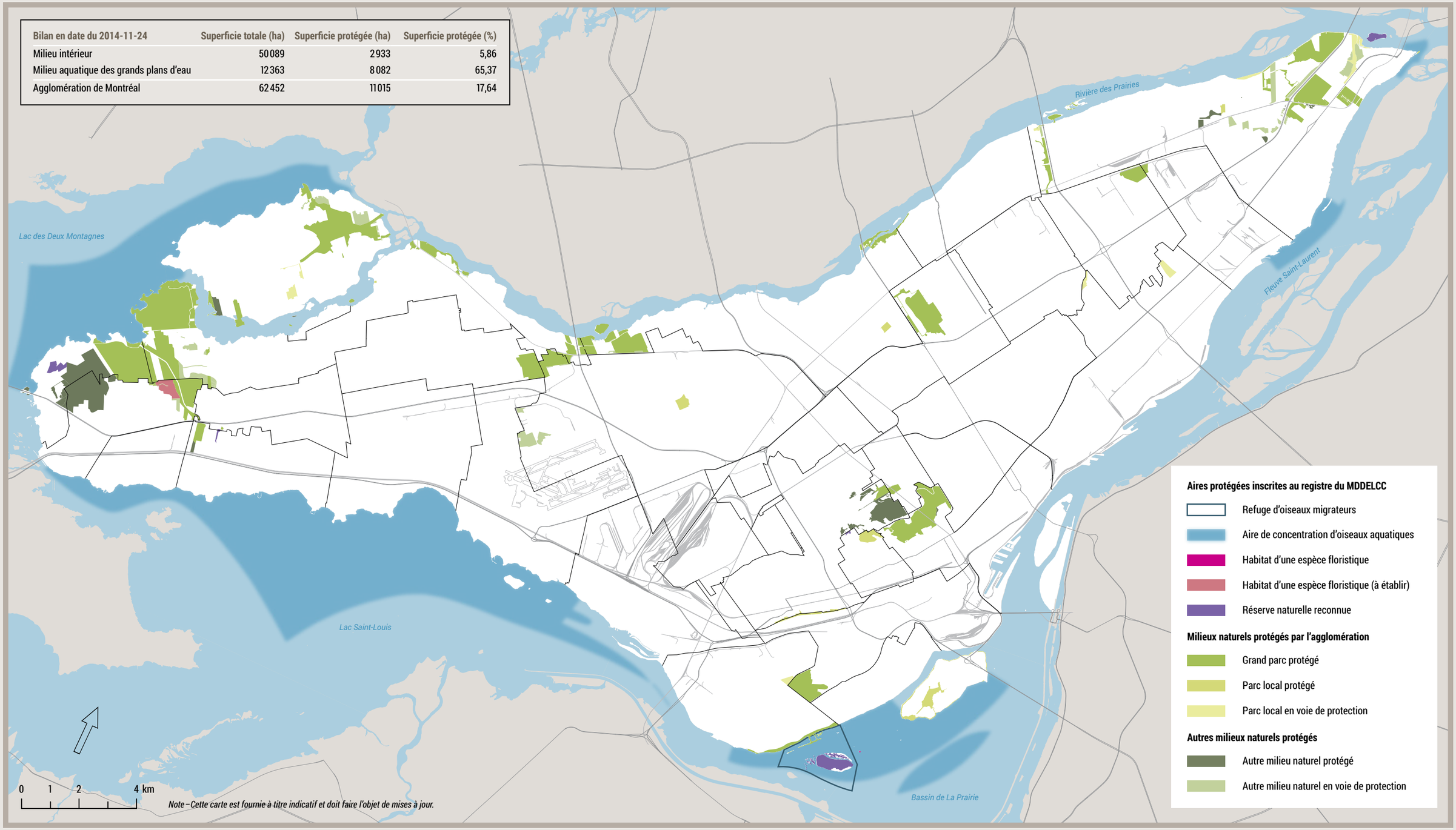


Notes – Le canal de l'Aqueduc n'est pas considéré comme un cours d'eau, selon les indications du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Aux fins d'application légale ou réglementaire, la délimitation des milieux humides et des cours d'eau intérieurs doit être précisée et validée par des inventaires de terrain. Cette carte est fournie à titre indicatif et doit faire l'objet de mises à jour.

ANNEXE I

Carte 42 – Aires protégées

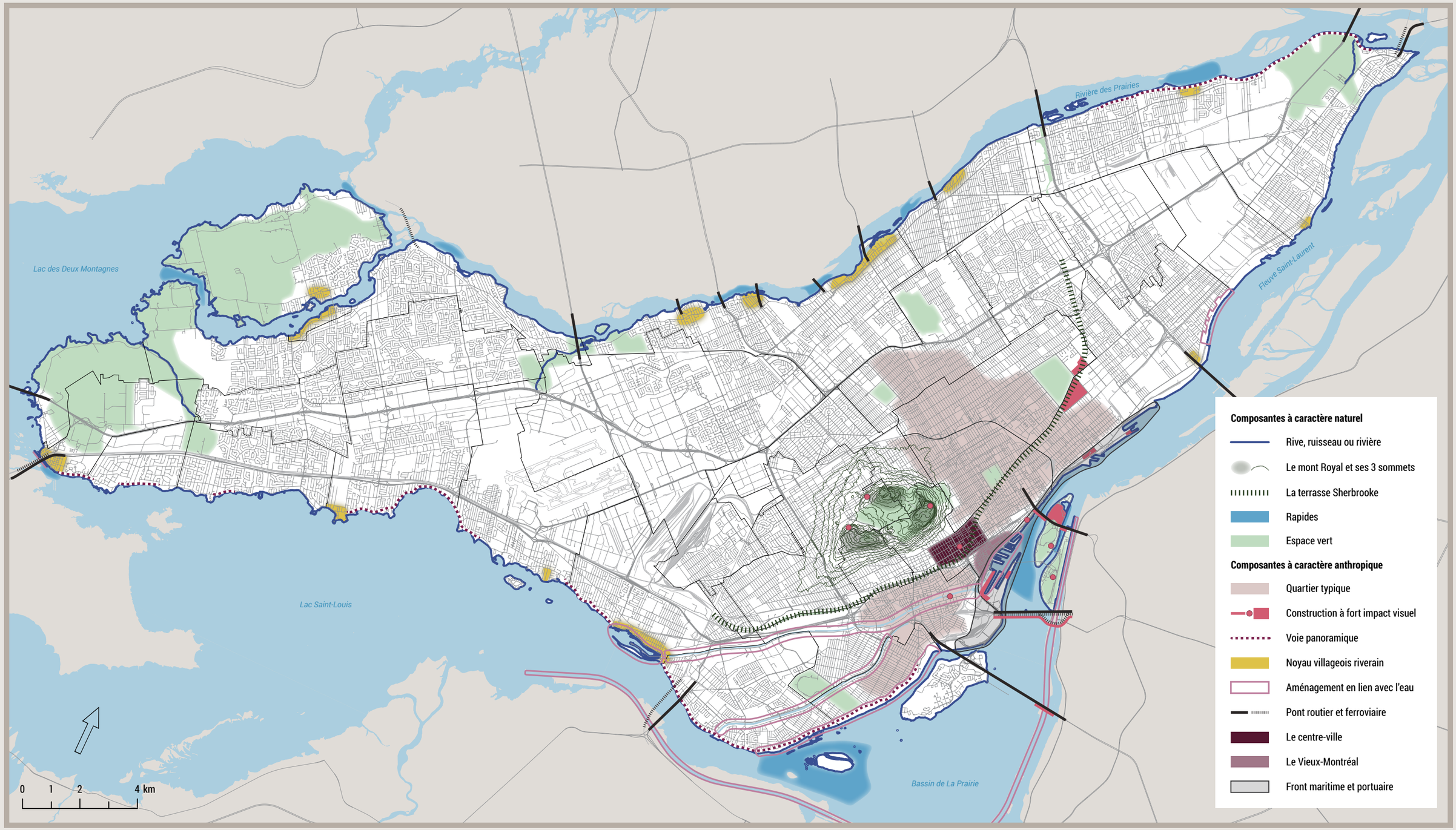
Bilan en date du 2014-11-24	Superficie totale (ha)	Superficie protégée (ha)	Superficie protégée (%)
Milieu intérieur	50 089	2 933	5,86
Milieu aquatique des grands plans d'eau	12 363	8 082	65,37
Agglomération de Montréal	62 452	11 015	17,64



Note – Cette carte est fournie à titre indicatif et doit faire l'objet de mises à jour.

ANNEXE I

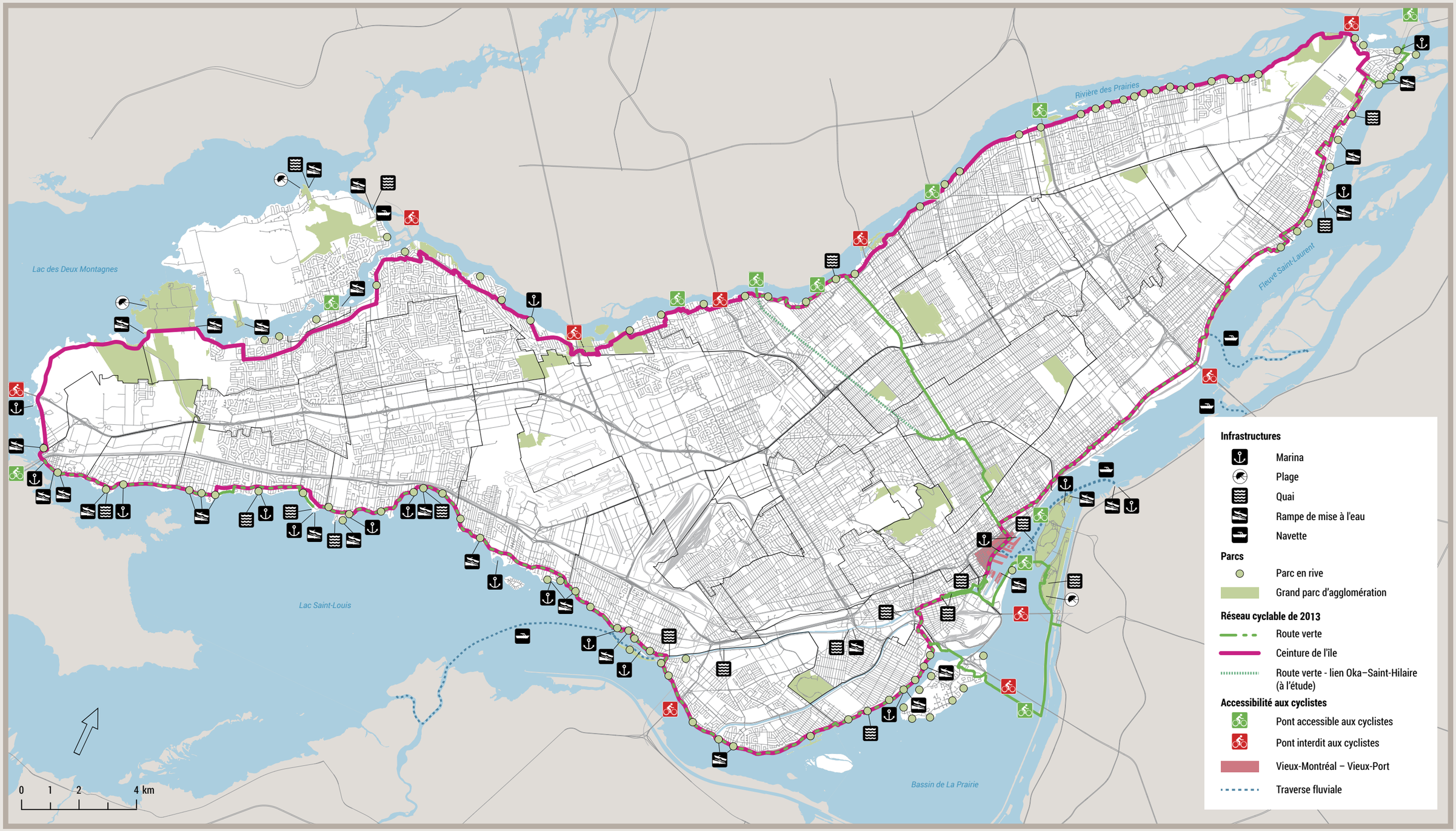
Carte 43 – Éléments structurants du paysage



Carte 44 ▶

ANNEXE I

Carte 44 – Trame verte et bleue – Réseaux, équipements et infrastructures en lien avec l'eau



AII-XVII

ANNEXES II À XVII

ANNEXE II Tableaux – Les secteurs d'emploi

ANNEXE III Objectifs de conservation et d'aménagement des écoterritoires

ANNEXE IV Espèces envahissantes

ANNEXE V Cotes de crues – Rivière des Prairies*

ANNEXE VI Cotes de crues – Fleuve Saint-Laurent*

ANNEXE VII Cotes de crues – Rivière des Outaouais et lac des Deux Montagnes*

ANNEXE VIII Plaines inondables – Travaux autorisés en dérogation aux normes*

ANNEXE IX Nombre d'unités animales (paramètre A)*

ANNEXE X Distances de base (paramètre B)*

ANNEXE XI Coefficient d'odeur par groupe ou catégorie d'animaux (paramètre C)*

ANNEXE XII Type de fumier (paramètre D)*

ANNEXE XIII Type de projet (paramètre E)*

ANNEXE XIV Facteur d'atténuation (paramètre F)*

ANNEXE XV Facteur d'usage (paramètre G)*

ANNEXE XVI Distances séparatrices relatives à l'épandage des engrais de ferme*

ANNEXE XVII Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires

*CES ANNEXES SONT DISPONIBLES À L'ADRESSE SUIVANTE :
ville.montreal.qc.ca/schema

ANNEXE II
TABLEAUX – LES SECTEURS D'EMPLOI

Tableau 3 – Distribution des emplois (en %) selon les grands secteurs d'activité économique, 2011

Secteurs d'activité économique	Agglomération de Montréal	Reste de la région métropolitaine	Région métropolitaine de Montréal
Primaire et construction	2,1 %	5,8 %	3,5 %
Fabrication	10,5 %	13,1 %	11,5 %
Tertiaire	87,3 %	81,1 %	85,1 %

TIRÉ DE: STATISTIQUE CANADA, *ENQUÊTE NATIONALE AUPRÈS DES MÉNAGES* 2011.
TRAITEMENTS PERSONNALISÉS SELON LES LIEUX DE TRAVAIL.
COMPILATION: *MONTRÉAL EN STATISTIQUES,* VILLE DE MONTRÉAL.

Tableau 4 – Répartition de l'emploi par secteurs d'activité économique, 1981-2011

Secteurs d'activité économique	1981		2011		Variation 1981-2011	
	Agglom.	Reste RMR	Agglom.	Reste RMR	Agglom.	Reste RMR
Secteur primaire et construction	35690	26505	24500	38025	-11190	11520
Fabrication	253360	67640	120930	85505	-132430	17865
Commerce de gros, transport, entreposage	142980	27195	123280	57395	-19700	30200
Services aux consommateurs	204775	80265	250685	201215	45910	120950
Industrie de l'information et culturelle	38955	4985	54685	9630	15730	4645
Finances, assurances, services immobiliers	76610	14350	93280	31070	16670	16720
Services aux entreprises	64335	10340	167650	62425	103315	52085
Services publics, d'enseignement, de santé	222535	66610	311535	168265	89000	101655
TOTAL	**1039240**	**297890**	**1146545**	**653530**	**107305**	**355640**

TIRÉ DE: STATISTIQUE CANADA, RECENSEMENTS DE LA POPULATION DE 1981 ET 2001 ET *ENQUÊTE NATIONALE AUPRÈS DES MÉNAGES* 2011
TRAITEMENTS PERSONNALISÉS SELON LES LIEUX DE TRAVAIL.
COMPILATION: *MONTRÉAL EN STATISTIQUES,* VILLE DE MONTRÉAL.

ANNEXE II
TABLEAUX – LES SECTEURS D'EMPLOI

Tableau 5 – Répartition des emplois du tertiaire et du tertiaire moteur à l'échelle de l'agglomération de Montréal, 2001-2011

Emplois par secteur d'activité	2001		2011	
	Nombre	%	Nombre	%
Total des emplois	1 112 830	100	1 146 545	100
Tertiaire	892 630	80	1 001 115	87
Tertiaire moteur	525 550	47	614 900	54

TIRÉ DE: STATISTIQUE CANADA, RECENSEMENT DE LA POPULATION DE 2001 ET *ENQUÊTE NATIONALE AUPRÈS DES MÉNAGES* 2011.
TRAITEMENTS PERSONNALISÉS SELON LES LIEUX DE TRAVAIL.
COMPILATION: BUREAU DU PLAN, VILLE DE MONTRÉAL.

Tableau 6 – Répartition de l'emploi dans le pôle du Centre en 2011

Secteurs d'activité	Pôle du Centre	
	Nombre	%
Ressources naturelles, services d'utilité publique et construction	10 470	2,5
Fabrication, transport et entreposage	22 970	5,4
Commerce	28 980	6,9
Information, affaires, immobilier, services professionnels et administratifs	176 965	41,9
Enseignement, santé et assistance sociale	86 545	20,5
Arts, spectacles, hébergement et restauration	39 905	9,5
Autres services	16 040	3,8
Administrations publiques	36 920	8,7
TOTAL	**422 130**	**100,0**

TIRÉ DE: STATISTIQUE CANADA, *ENQUÊTE NATIONALE AUPRÈS DES MÉNAGES* 2011.
TRAITEMENTS PERSONNALISÉS SELON LES LIEUX DE TRAVAIL.
COMPILATION: *MONTRÉAL EN STATISTIQUES,* VILLE DE MONTRÉAL.

ANNEXE II
TABLEAUX – LES SECTEURS D'EMPLOI

Tableau 7 – Répartition de l'emploi dans le pôle de l'Ouest en 2011

Secteurs d'activité	Pôle de l'Ouest	
	Nombre	%
Ressources naturelles, services d'utilité publique et construction	8870	3,7
Fabrication, transport et entreposage	92585	38,4
Commerce	62340	25,9
Information, affaires, immobilier, services professionnels et administratifs	44345	18,4
Enseignement, santé et assistance sociale	11950	5,0
Arts, spectacles, hébergement et restauration	10270	4,3
Autres services	5560	2,3
Administrations publiques	4530	1,9
TOTAL	**241105**	**100,0**

TIRÉ DE: STATISTIQUE CANADA, *ENQUÊTE NATIONALE AUPRÈS DES MÉNAGES* 2011.
TRAITEMENTS PERSONNALISÉS SELON LES LIEUX DE TRAVAIL.
COMPILATION: *MONTRÉAL EN STATISTIQUES,* VILLE DE MONTRÉAL.

Tableau 8 – Répartition de l'emploi dans le pôle de l'Est en 2011

Secteurs d'activité	Pôle de l'Est	
	Nombre	%
Ressources naturelles, services d'utilité publique et construction	5370	7,6
Fabrication, transport et entreposage	21815	31,0
Commerce	19155	27,2
Information, affaires, immobilier, services professionnels et administratifs	10515	14,9
Enseignement, santé et assistance sociale	3925	5,6
Arts, spectacles, hébergement et restauration	2655	3,8
Autres services	2875	4,1
Administrations publiques	3785	5,4
TOTAL	**70415**	**100,0**

TIRÉ DE: STATISTIQUE CANADA, *ENQUÊTE NATIONALE AUPRÈS DES MÉNAGES* 2011.
TRAITEMENTS PERSONNALISÉS SELON LES LIEUX DE TRAVAIL.
COMPILATION: *MONTRÉAL EN STATISTIQUES,* VILLE DE MONTRÉAL.

ANNEXE III – OBJECTIFS DE CONSERVATION ET D'AMÉNAGEMENT DES ÉCOTERRITOIRES

Écoterritoire	Objectifs de conservation et d'aménagement
Forêt de Senneville	Préserver la biodiversité et l'intégrité des paysages forestiers Prévoir des liens fauniques entre le lac des Deux Montagnes, la forêt de Senneville, l'écomusée et le parc agricole du Bois-de-la-Roche, sans compromettre le caractère privé des propriétés en rive
Le corridor écoforestier de la rivière à l'Orme	Créer un corridor écologique viable d'une grande biodiversité autour de la rivière à l'Orme Créer un corridor récréatif reliant les gares du train de l'Ouest au parc-nature du Cap-Saint-Jacques et au parc agricole du Bois-de-la-Roche Maintenir le régime hydrique et améliorer la qualité de l'eau de la rivière à l'Orme Consolider les limites du parc-nature de l'Anse-à-l'Orme et du parc agricole du Bois-de-la-Roche par la conservation de milieux naturels d'intérêt écologique
Le corridor écoforestier de l'île Bizard	Préserver l'intégrité des écosystèmes d'intérêt situés dans des territoires en développement Consolider les limites des parcs-nature du Cap-Saint-Jacques et du Bois-de-l'Île-Bizard Créer un corridor écologique et récréatif entre la pointe Théorêt (extension du parc-nature du Cap-Saint-Jacques), le lac des Deux Montagnes et le parc-nature du Bois-de-l'Île-Bizard Protéger et mettre en valeur le secteur ouest de l'île par le renforcement de la biodiversité, tout en assurant le maintien et la croissance des activités agricoles, la mise en valeur du patrimoine et des paysages ainsi que le développement des activités récréotouristiques et éducatives
Les rapides du Cheval Blanc	Préserver l'intégrité des écosystèmes tout en favorisant des vues panoramiques sur la rivière des Prairies Élaborer et mettre en œuvre un plan de protection et de mise en valeur du parc-nature des Rapides-du-Cheval-Blanc
La coulée verte du ruisseau Bertrand	Assurer une alimentation en eau adéquate en quantité et en qualité au ruisseau Bertrand, notamment en redirigeant les eaux de drainage des terrains du Technoparc Montréal Recréer un écosystème riverain aux abords du ruisseau Bertrand, entre les terrains de l'aéroport et le parc-nature du Bois-de-Liesse Consolider les limites des trois parcs-nature en incluant les milieux naturels d'intérêt écologique Prévoir un lien vert entre l'écoterritoire et le lac Saint-Louis Élaborer et mettre en œuvre un plan de protection et de mise en valeur du parc-nature des Sources Favoriser l'aménagement de liens pédestres et cyclables afin de relier les différents secteurs de l'écoterritoire aux quartiers environnants
Les sommets et les flancs du mont Royal	En lien avec le *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal,* mettre en œuvre un plan de gestion écologique d'ensemble pour le site patrimonial du mont Royal, avec toutes les parties prenantes pour assurer la protection des milieux naturels, de la biodiversité et des secteurs à caractère emblématique Maximiser les vues et les possibilités de contact avec la nature sur tout le pourtour de la montagne Favoriser l'aménagement de liens verts entre les îlots naturels situés sur les trois sommets, à l'intérieur comme à l'extérieur des parcs existants Préserver le couloir boisé qui encadre la voie Camillien-Houde

ANNEXE III – OBJECTIFS DE CONSERVATION ET D'AMÉNAGEMENT DES ÉCOTERRITOIRES

Écoterritoire	Objectifs de conservation et d'aménagement
La coulée verte du ruisseau De Montigny	Préserver un écosystème viable autour du ruisseau et consolider le parc-nature du Ruisseau-De Montigny Préserver la biodiversité des îles et rendre accessible l'île Lapierre en y permettant la pratique d'activités récréatives compatibles avec la protection des milieux naturels Assurer un volume d'eau adéquat et de qualité au ruisseau De Montigny Favoriser l'aménagement de liens pédestres, cyclables et nautiques afin de mettre en réseau un territoire fragmenté par des infrastructures routières majeures
La Trame verte de l'Est	Préserver la biodiversité en protégeant les quelques milieux naturels d'intérêt écologique encore présents Maximiser la connexion et l'accessibilité des espaces naturels pour la population et la faune et créer des liens avec les rives du fleuve Saint-Laurent et de la rivière des Prairies, dans le cadre du déploiement de la Trame verte et bleue Consolider les limites du parc-nature de la Pointe-aux-Prairies Assurer une alimentation en eau adéquate en qualité et en quantité au ruisseau Pinel, à la coulée Grou et aux marais et marécages du parc-nature de la Pointe-aux-Prairies Conserver et agrandir les bois situés le long de l'A-40 comme protection antibruit et comme élément de qualité visuelle de ce milieu fortement industrialisé qui constitue une porte d'entrée de Montréal
Les rapides de Lachine	Conserver l'intégrité des écosystèmes par une gestion écologique et par la mise en valeur du patrimoine naturel Accentuer le potentiel récréotouristique en développant l'infrastructure nécessaire aux activités d'interprétation écologique et historique Favoriser les liens avec les pôles d'intérêt environnant comme le parc Angrignon et l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques, afin de mettre en valeur le secteur du sud de l'île de Montréal
La falaise Saint-Jacques	Élaborer et mettre en œuvre un plan de protection et de mise en valeur de la falaise, en concertation avec les arrondissements concernés Protéger le couvert végétal du talus afin de prévenir les problèmes d'érosion Maintenir des milieux ouverts pour diversifier les habitats fauniques et favoriser la couleuvre brune Prévoir une bande verte au pied de la falaise, tel que le prévoit le ministère des Transports dans le cadre du projet Turcot, ainsi que des percées visuelles Favoriser l'aménagement de liens pédestres et cyclables afin de désenclaver la falaise et de relier celle-ci aux quartiers environnants et aux composantes de la Trame verte et bleue du secteur (parcs Angrignon et des Rapides, parc du Mont-Royal, etc.)

IV ANNEXE IV
ESPÈCES ENVAHISSANTES

- Alliaire officinale (*Alliaria petiolata*)
- Alpiste roseau (*Phalaris arundinacea*)
- Anthrisque des bois (*Anthriscus sylvestris*)
- Berce du Caucase (*Heracleum mantegazzianum*)
- Butome à ombelle (*Butomus ombellatus*)
- Châtaigne d'eau *(Trapa natans)*
- Cynanche de Russie ou Dompte-venin de Russie (*Cynanche rossicum*)
- Cynanche noire ou Dompte-venin noir (*Cynanchum louiseæ*)
- Égopode podagraire (*Ægopodium podagraria*)
- Érable à Giguère (*Acer Negundo*)
- Érable de Norvège (*Acer platanoides*)
- Gaillet mollugine (*Galium Mollugo*)
- Glycérie aquatique (*Glyceria maxima*)
- Hydrocharide grenouillette (*Hydrocaris morsus-ranæ*)
- Impatiente glanduleuse (*Impatiens glandulifera*)
- Iris faux-acore (*Iris pseudacorus*)
- Miscanthus commun (*Miscanthus sacchariflorus*)
- Miscanthus de Chine (*Miscanthus sinensis*)
- Myriophylle à épis (*Myriophyllum spicatum*)
- Nerprun bourdaine (*Frangula alnus*)
- Nerprun cathartique (*Rhamnus cathartica*)
- Orme de Sibérie ou orme chinois (*Ulmus pumila*)
- Pervenche mineure (*Vinca minor*)
- Peuplier blanc (*Populus alba*)
- Renouée de Bohème (*Fallopia X bohemica*)
- Renouée de Sakhaline (*Fallopia sachalinensis*)
- Renouée du Japon (*Fallopia japonica*)
- Robinier faux-acacia (*Robinia pseudoacacia*)
- Rorippe amphibie (*Rorippa amphibia*)
- Roseau commun (*Phragmites australis*)
- Rosier multiflore (*Rosa multiflora*)
- Rosier rugueux (*Rosa rugosa*)
- Salicaire commune (*Lythrum salicaria*)

ANNEXE XVII – LIGNES DIRECTRICES APPLICABLES AUX NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS À PROXIMITÉ DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES[1]

XVII

1-Introduction

L'aménagement de structures résidentielles à proximité des corridors ferroviaires peut comporter de nombreux défis, particulièrement en ce qui a trait à l'atténuation réussie de divers impacts associés aux activités ferroviaires et liés au bruit, aux vibrations et à la sécurité. Les mesures d'atténuation standards décrites ci-après ont été conçues de façon à offrir aux promoteurs la solution la plus simple et la plus efficace aux problèmes courants.

Toutefois, dans certains cas, en particulier dans les zones déjà bâties des plus grandes villes du pays, les propositions d'aménagement viseront des sites plus petits et plus contraignants, où ces mesures ne pourront être mises en place, en particulier les marges de recul et les bermes maximums. Dans les cas où les municipalités ont déjà déterminé que la construction résidentielle constitue la meilleure utilisation de ces sites, on procédera à une évaluation de la viabilité des aménagements. Cette dernière a pour but d'évaluer tout conflit qui pourrait résulter de la proximité de l'aménagement et du corridor ferroviaire de même que toute incidence possible sur les activités du chemin de fer attribuable au nouvel aménagement pendant la phase de construction et par la suite. L'aménagement proposé ne sera autorisé que si la gestion et l'atténuation appropriées des impacts pour le chemin de fer et pour l'aménagement sont assurées. Il est important de préciser ici que l'évaluation de la viabilité des aménagements ne vise pas à justifier l'absence de mesures d'atténuation dans une proposition d'aménagement donnée, mais plutôt de permettre une évaluation basée sur les caractéristiques propres à un site précis et, par conséquent, la détermination des mesures d'atténuation appropriées.

L'évaluation de la viabilité des aménagements est donc un outil destiné à aider les aménageurs qui ne peuvent mettre en œuvre les mesures standards d'atténuation à évaluer la viabilité du site pour un éventuel aménagement et à concevoir les mesures qui permettront d'atténuer efficacement les impacts potentiels associés à la construction à proximité d'installations ferroviaires. L'évaluation de la viabilité des aménagements, qui doit être effectuée par un planificateur ou un ingénieur compétent, en étroite collaboration avec le chemin de fer, doit :

i. Déterminer tous les risques potentiels pour le chemin de fer exploitant, son personnel, ses clients et les futurs résidents de l'aménagement proposé ;
ii. Prendre en compte les exigences d'exploitation des installations ferroviaires et du cycle de vie complet de l'aménagement ;
iii. Cerner les enjeux liés à la conception et à la construction qui peuvent avoir une incidence sur la faisabilité du nouvel aménagement ;
iv. Déterminer les risques potentiels liés à la sécurité et à l'intégrité d'exploitation du corridor ferroviaire et les mesures de contrôle de sécurité et caractéristiques de conception nécessaires pour atténuer ces risques et éviter les interruptions à long terme qui seraient attribuables à une défectuosité ou à une panne des éléments de la structure ; et
v. Déterminer comment un incident pourrait être géré, le cas échéant.

Il est fortement recommandé que les promoteurs consultent le chemin de fer touché au moment de la préparation d'une évaluation de la viabilité des aménagements afin de s'assurer que toutes les questions pertinentes sont abordées.

1. Fédération canadienne des municipalités et Association des chemins de fer du Canada, *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires,* 2013.

ANNEXE XVII – LIGNES DIRECTRICES APPLICABLES AUX NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS À PROXIMITÉ DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES

Ce document indique les exigences minimales générales d'une évaluation de la viabilité des aménagements devant être jointe à une demande d'aménagement d'une propriété située à proximité d'activités ferroviaires. Les promoteurs doivent noter qu'il peut être nécessaire de traiter d'autres aspects dans une telle évaluation, selon la nature particulière du site et de l'aménagement proposé. Ces aspects devraient être déterminés en collaboration avec la municipalité et le chemin de fer touchés.

Les municipalités devraient utiliser les résultats d'une évaluation de la viabilité des aménagements pour déterminer, si les mesures d'atténuation proposées sont appropriées.

Les sections qui suivent précisent les éléments de base qui doivent être inclus dans une évaluation de la viabilité des aménagements standards.

2-Renseignements sur le site

L'évaluation doit inclure une description détaillée de l'état du site afin d'assurer une excellente compréhension du contexte qui pourrait être la source de conflits. Elle devra à tout le moins faire état des éléments suivants :

i. État du site (tranchées, remblais, etc.) ;
ii. Type de sol, caractéristiques géologiques ;
iii. Caractéristiques topographiques ;
iv. Tracé d'écoulement des eaux actuel du site et drainage ; et
v. Distance du site par rapport au corridor ferroviaire et aux autres infrastructures ferroviaires et services publics.

3-Renseignements sur les installations ferroviaires

Il est essentiel que les différents éléments du corridor ferroviaire (ou de toute autre installation ferroviaire) soient évalués afin de déterminer de façon appropriée les conflits possibles associés à tout nouvel aménagement à proximité des activités ferroviaires. L'évaluation devra à tout le moins faire état des facteurs suivants :

i. Géométrie et alignement de la voie (la voie est-elle droite ou en courbée ?) ;
ii. Présence d'aiguillages ou de points de jonction ;
iii. Vitesse permise pour la voie, y compris tout changement possible ou prévu à celle-ci ;
iv. Historique des déraillements à cet emplacement ou à d'autres emplacements similaires ;
v. Occupation des voies et clientèle actuelles et futures prévues (au cours des dix prochaines années) ;
vi. Précisions sur les améliorations ou travaux futurs ou prévus pour le corridor ou toute disposition de protection en vue d'une expansion future ; indiquer s'il n'existe aucun plan de cette nature ; et
vii. Topographie de la voie (est-elle construite dans une tranchée, sur un remblai, ou à niveau ?).

4-Renseignements sur l'aménagement

Les renseignements sur le projet d'aménagement, notamment les éléments de conception et d'exploitation, sont importants afin de comprendre si le ou les immeubles ont été conçus de façon à résister à tout conflit éventuel lié au corridor ferroviaire ou à éviter tout impact négatif sur l'infrastructure et les activités ferroviaires. L'évaluation devra à tout le moins fournir les renseignements suivants :

i. Distance de l'aménagement projeté du corridor ferroviaire ou de toute autre infrastructure ferroviaire ;
ii. Dégagements et marges de recul de l'aménagement proposé par rapport au corridor ferroviaire ; et
iii. Toute caractéristique de protection contre les collisions et les déraillements proposée pour le nouvel aménagement.

5-Renseignements sur la construction

Bien qu'il soit entendu que les détails relatifs à la construction ne seront pas arrêtés à l'étape de la demande d'aménagement, un certain nombre de répercussions associées à la construction sur un site situé à proximité d'un corridor ferroviaire doivent être prises en compte dans le cadre de l'évaluation de la viabilité des aménagements ; cette dernière devra à tout le moins :

i. Préciser, relativement à l'empiètement sur le corridor :
   a. S'il faut un accès au corridor ferroviaire ;
   b. Si des matériaux doivent être soulevés au-dessus du corridor ferroviaire ;
   c. S'il faut des passages ou des points d'accès temporaires pour les véhicules nécessaires ; et
   d. S'il doit y avoir interruption des services ou de toute activité ferroviaire en raison de la construction.

En règle générale, l'empiètement sur un corridor ferroviaire n'est pas permis pour des travaux de construction et d'autres solutions devront être déterminées. On devra :

i. Fournir des précisions sur la façon dont la sécurité du corridor ferroviaire sera assurée pendant la construction ; (notamment des précisions sur le type et la hauteur des clôtures de sécurité qui seront utilisées) ;
ii. Fournir des précisions sur les travaux de démolition, d'excavation et de construction d'ouvrages de retenue qui seront effectués à moins de 30 mètres du corridor ferroviaire et préciser le type et le volume de travaux ;
iii. Préciser, relativement aux services publics :
   a. Si certains de ses services doivent franchir le corridor ferroviaire ; et
   b. Si les travaux doivent entraver certains services ferroviaires ou publics ;
iv. Fournir, en ce qui a trait à la gestion des eaux de ruissellement, au drainage, et au contrôle de l'érosion et de la sédimentation, des précisions sur la façon dont les installations temporaires de gestion des eaux de ruissellement et de drainage fonctionneront et comment le contrôle de l'érosion et de la sédimentation sera assuré.

6-Détermination des dangers et des risques

Une fois déterminées les caractéristiques propres au site, au corridor ferroviaire, à la conception de l'aménagement et à la construction, chacun des risques doit être établi et évalué, et des mesures d'atténuation doivent être prévues pour chacun d'entre eux. De tels risques peuvent inclure les blessures ou les décès ou des dommages aux infrastructures publiques et privées. L'évaluation devra à tout le moins prendre en compte les éléments suivants :

i. La sécurité des personnes qui se trouveront sur le site devant être aménagé et la possibilité de décès en cas de déraillement ;
ii. Les dommages structuraux possibles à l'aménagement projeté en raison d'une collision attribuable à un déraillement ; et
iii. La possibilité que des intrus accèdent au corridor ferroviaire.

Une production de la Direction de l'urbanisme du Service de la mise en valeur du territoire de la Ville de Montréal, en collaboration avec les municipalités reconstituées et les arrondissements ainsi que plusieurs directions et services municipaux.

Conception graphique : Primeau Barey.

Les photos dans le présent document pour lesquelles aucun crédit n'est indiqué sont la propriété de la Ville de Montréal.

Pages couvertures : Vues aériennes du territoire de l'agglomération de Montréal © Air Photo Max.

ville.montreal.qc.ca/schema